F5012
1882
C464
c.2

Avec les saluts
de J. O. Drouin

# DISCOURS

DE

# L'HONORABLE M. CHAPLEAU

EN PROPOSANT LA VENTE DU

## CHEMIN DE FER QUÉBEC, MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL

A L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE

SÉANCES DES 27 ET 28 MARS 1882

*(Rapport sténographique de J. T. Thompson.)*

QUÉBEC
IMPRIMERIE DE A. COTÉ ET Cie

1882

SCV
1882
C464
C.2

1207262

*The* EDITH *and* LORNE PIERCE
COLLECTION *of* CANADIANA

*Queen's University at Kingston*

F284 10

# DISCOURS

DE

# L'HONORABLE M. CHAPLEAU

**En proposant la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental à l'Assemblée Législative**

SÉANCES DES 27 ET 28 MARS 1882

(*Rapport sténographique de J. T. Thompson.*)

---

MONSIEUR L'ORATEUR,

Je dois demander pardon à cette Chambre d'avoir retardé ses travaux pendant quelques jours. Je sais qu'on est indulgent ici, et que l'indisposition grave dont j'ai souffert pourra me servir d'excuse. Je sais, d'un autre côté, qu'un chef de parti est en Chambre ce qu'est le général d'armée en campagne; il ne lui est permis d'être malade qu'après la bataille, après la victoire.

Pourtant, je n'ai pas lieu d'être humilié de ma faiblesse ; je puis même m'en enorgueillir. C'est dans la campagne glorieuse qui s'est terminée par la victoire du 2 décembre, que j'ai pris le germe de la maladie qui me mine aujourd'hui ; c'est dans le travail incessant, les voyages, les veilles, les soucis occasionnés par les mesures que le gouvernement soumet en ce moment à cette Chambre, que j'ai brisé une santé que je croyais à l'abri de toute atteinte.

Je viens de citer le 2 décembre. C'est vers cette date mémorable que je porte avec confiance mes regards comme vers le point glorieux d'où doit partir et rayonner le mouvement du parti libéral-conservateur, —ce mouvement régulier, sûr, certain, qui doit préparer les destinées de notre province.

Oui, monsieur l'Orateur, j'ai confiance en cette Chambre, j'ai confiance dans cette session que le gouvernement a convoquée pour le 8 de mars, quatrième anniversaire du jour où la représentation nationale se voyait violemment chassée, par un acte arbitraire que la nation a depuis sévèrement condamné et puni.

J'ai confiance en cette Chambre, parce qu'elle est l'expression spontanée du sentiment populaire,—parce qu'elle est le produit de la sympathie du corps électoral pour une politique modérée, mais franche et sincèrement patriotique.

J'ai confiance en cette Chambre, parce qu'elle n'est pas issue de la colère, de la rancune, de la haine, de la vengeance, ni même de l'ambition ; mais parce qu'elle est le fruit d'une éclosion généreuse, attirant vers elle toutes les énergies, toutes les volontés, toutes les forces que l'amour du pays développe et met en jeu.

J'ai confiance en cette Chambre, parce que cette Chambre, plus que toute autre, a été à portée de mesurer la profondeur de la blessure qu'un bouleversement politique peut infliger au corps de la nation ; parce qu'elle sait tout ce que peut faire pour l'avenir d'un pays, un parti fort, loyal et dévoué,—parce qu'elle sait aussi qu'il est impossible de prévoir les conséquences funestes qui peuvent résulter, pour ce parti et pour le pays, d'un malheureux mouvement de présomption, d'impatience ou d'insubordination.

J'ai confiance en cette Chambre, parce que, moi et mes collègues, nous connaissons la droiture des vues, la largeur des idées et le profond sentiment d'amour national qui ont présidé à la politique que le gouvernement dirige depuis bientôt trois ans.

Si je parle ainsi, M. l'Orateur, c'est d'abord par conviction ; ensuite, c'est que,

chef d'un parti, chef du gouvernement que ce parti supporte, parti tout puissant dans le pays, *leader* de cette Chambre, je sens vivement que, pour le bon fonctionnement du système représentatif, il faut qu'il existe une communauté de vues et de sentiments entre nous. Je sens le besoin de me mettre à l'aise avec tous les députés qui siègent à mes côtés dans cette enceinte.

COMPOSITION DE LA CHAMBRE.

Nous sommes ici 65 députés, et nous nous connaissons les uns les autres, car lorsque nous avons demandé au pays d'élire de nouveaux députés, nous l'avons fait à ciel ouvert. Nous n'avons caché aucun des articles de notre programme, sachant que ce que nous voulions était l'expression du sentiment populaire, et nous avons si bien compris le véritable esprit de la population dans la province, qu'en faisant le dénombrement de la députation dans cette Chambre, je vois parmi mes présents collègues trente anciens députés qui avaient l'habitude, et qui, j'espère, continueront cette bonne habitude, de se ranger autour de leurs chefs, de leur donner leur confiance, et de mettre à leur service leur valeur, leur bonne volonté et toute l'énergie dont ils sont capables. Je vois trente de ces anciens et vaillants soldats, encore prêts à se ranger autour du drapeau, et à cette phalange sont venus se joindre vingt-et-un députés nouveaux partageant les mêmes idées, les mêmes principes, et soutenant le même gouvernement.

D'un autre côté, le sort des armes n'a pas été favorable à nos amis de l'opposition. Mon honorable ami, le député de Lotbinière, voit neuf seulement de ses anciens partisans se ranger de son côté, et se montrer fidèles à leur chef. L'hon. chef de l'opposition m'a promis une coalition sur la question du chemin de fer. Il n'y a pas de doute que ses partisans le suivront dans cette circonstance.

Il y a dans cette Chambre deux ou trois députés qu'on est convenu d'appeler indépendants. L'indépendance d'un député en Chambre, c'est la loyauté à son drapeau, c'est de suivre ce drapeau et ceux qui doivent préparer les destinées d'un pays. A chacun son lot et son devoir dans une députation, et sans la loyauté et la fidélité aux chefs, il n'y aurait pas de gouvernement possible.

Un grand homme d'état anglais, Burke, a bien qualifié ces hommes qui affichent des idées d'indépendance, et son opinion a été partagée par tous les hommes d'état d'Angleterre, lorsqu'il disait que tout homme qui voulait proclamer son " indépendance " dans un Parlement, était un homme sur qui personne ne pouvait compter, j'ajouterai sur qui le pays ne peut pas compter.

Je viens de faire le dénombrement de cette députation au point de vue des partis,—et tous, je le présume, nous nous connaissons assez pour pouvoir établir à quel côté nous appartenons, et discuter en toute franchise, avec une entière liberté, la grande question qui s'impose à nos délibérations.

ACCUSATIONS PERSONNELLES.

Avant d'entrer dans l'historique de cette question, je demanderai à cette honorable Chambre de dégager de la discussion tout ce qu'on a essayé d'y apporter d'étranger pour donner le change à l'opinion et envenimer les débats, tout ce qu'on a répandu dans la presse, toutes les fausses impressions que l'on a pu produire par la cabale sourde, obscure et cachée, cabale contre le gouvernement et surtout contre le chef du gouvernement. On a essayé de déplacer la question. On a tout fait pour empêcher la députation de l'examiner avec le calme et la liberté qu'il faut porter dans l'étude des grandes questions de ce genre, étude que le gouvernement et les députés du peuple doivent faire non pas au point de vue d'un parti, mais au point de vue de l'intérêt national.

Ce n'est pas pour rien que les conseillers de Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur ont mis dans le Discours du Trône les paroles suivantes :

" J'ose espérer qu'en s'occupant de cette
" grave matière, la Législature la consi-
" dérera comme une de ces questions
" nationales, intéressant toute notre pro-
" vince, et s'élevant au-dessus des consi-
" dérations ordinaires de la politique."

En étudiant de pareilles questions, il ne faut pas seulement songer à trouver en défaut la tactique d'un gouvernement, ou à lui faire commettre des bévues, pour arriver à lui enlever la direction des affaires. Il faut avant tout penser au pays. C'est avec cette idée-là, M. l'Orateur, que je me lève aujourd'hui pour demander à la Chambre, en examinant cette question, d'éviter toute violence de langage et de juger purement et simplement l'action de ceux qui dirigent le pays. Car il faut que cette politique soit dirigée par un gouvernement qui fasse abstraction de tout esprit de parti pris, et qui ne considère que le bien commun de la nation. C'est, dis-je, dans cet esprit que j'aborde la question.

J'aurais peut-être dû céder à la demande qui m'a été faite de laisser à d'autres la

tâche qui m'incombe—mais la raison qui m'a forcé de me rendre ici, fatigué et indisposé comme je le suis, c'est que je ne pouvais, sans manquer à mes devoirs envers mon parti, laisser plus longtemps circuler dans le public les propos malveillants, les insinuations injurieuses, les accusations infâmes, enfin les outrages que l'on me prodigue depuis quelques mois, mais surtout depuis trois ou quatre semaines.

GOUVERNEMENT CONDAMNÉ AVANT D'AVOIR ÉTÉ ENTENDU.

On a pris le soin malin de correspondre avec des gens de toutes les parties du pays, avant qu'on sût le premier mot des explications que devait donner le gouvernement sur cette question : et cela, dans le but d'induire en erreur les personnes les mieux disposées et les plus honnêtes. J'ai lu des lettres venant de personnes chez lesquelles je n'étais pas habitué de voir la credulité portée au point d'accuser et même de condamner un homme sans le connaitre, des lettres écrites par des hommes dont les actes auraient dû avoir la charité pour premier mobile. Mais je suis sûr d'une chose : le temps, qui guérit tout, sera ma vengeance. Il sera celui qui me donnera raison, et je n'ai pas de doute qu'avant quelques mois, ce mouvement que l'on a essayé de soulever dans le pays aura cessé. Je suis sûr que le concert de malédictions, que l'on cherche à provoquer dans toute la province, se changera en un concert d'approbation et de bénédictions pour la politique vraiment nationale que le gouvernement met devant le pays et devant la Chambre.

M. l'Orateur, il ne faut pas s'étonner de la critique. Il ne faut pas s'étonner si, jugeant trop vite des événements et des faits que l'on présentait au public sous une forme indigne, on s'est préjugé contre le gouvernement.

PRÉJUGÉS CONTRE TOUTES LES GRANDES MESURES.

Y a-t-il une seule mesure qui ait été introduite dans le pays, je parle des grandes mesures, sans soulever les malédictions du public contre elle ? Mais lorsque plus tard, on a été témoin des résultats avantageux qui en découlaient, on s'est étonné de s'être si étrangement trompé, et ces mesures sont devenues pour le gouvernement qui les avait fait adopter le meilleur titre à la reconnaissance du pays.

Si nous jetons un coup-d'œil sur notre histoire politique des trente-deux dernières années, je parle de la politique libérale-conservatrice, ne voyons-nous pas que les projets les plus importants ont tous subi une terrible épreuve à leur origine ?

Les mesures relatives à la construction du chemin de fer du Grand-Tronc ont soulevé d'un bout du pays à l'autre des cris et des récriminations ? N'a-t-on pas crié que l'on vendait le pays, qu'on abandonnait les intérêts de la province, qu'on travaillait plus pour les Etats-Unis que pour notre propre pays ? Et cependant quels sont les hommes sensés, à quelque parti qu'ils appartiennent, qui aujourd'hui oseraient dire que cette politique concernant le Grand-Tronc n'a pas produit les plus beaux résultats ?

Un jour, en 1862, —on se rappelle toujours ces événements avec douleur,— un chef de parti n'a-t-il pas été battu sur une proposition de loi de milice, la même loi qui en 1867 fut votée par la presque totalité du pays ? On renversait alors un parti, on bouleversait toute une nation, et pendant près de deux ans, on voyait le pays en proie à un gouvernement dont toute la science consistait à économiser quelques bouts de chandelle et à rogner les octrois les plus utiles. Ce fut une ère malheureuse, malheureuse pour le parti, malheureuse pour la nation.

Une autre question, à cinq années de distance, se présentait ; la grande question de la Confédération. Eh ! bien, M. l'Orateur, cette même Confédération n'a-t-elle pas été maudite,—n'a-t-on pas prédit que, dans un avenir très rapproché, elle serait la ruine de la majorité de la province de Québec ? Et cependant, depuis 16 ans—bientôt dix-sept ans—que cette Confédération existe, je ne vois ni un homme, ni un groupe national qui s'en plaigne.

A partir de cette époque, un mouvement inconnu jusqu'alors parmi nous s'est produit dans toutes les branches de l'industie. La Confédération a fait du Canada un pays qui peut réclamer sa place au soleil des nations, et qui est fier d'être ce qu'il est. La constitution de 1867 nous laisse nos droits et nos franchises, tout en donnant à nos ressources un champ plus vaste que celui qu'on aurait pu espérer d'aucun autre système de gouvernement, à la condition toutefois que la chasse aux portefeuilles ne soit pas le dernier mot de l'ambition de nos hommes publics.

Rappelons d'autres souvenirs politiques. Lorsqu'en 1870 sir George Etienne Cartier annonçait au parlement fédéral que le gouvernement de Sir John A. McDonald avait décidé d'acquérir les possessions de la Compagnie de la Baie d'Hudson dans le Nord-Ouest, et plus tard d'acquérir même

les possessions du Nord-Ouest,—de quelle manière a-t-on accueilli en Chambre cette demande? C'est encore là un point de ressemblance avec ce qui se passe aujourd'hui. Dans ce temps-là, on a essayé de fausser l'opinion des gens. La nouveauté de la mesure effraya même des hommes dont la droiture et la haute intelligence étaient pourtant au-dessus de toute pensée mesquine. Je pourrais citer un homme plus connu que tous les autres, un homme dont la science, la bonne volonté, la vertu, je dirai même la sainteté, avaient fait l'admiration du Nord-Ouest, et qui avait converti des bourgades sauvages entières, je puis nommer Mgr l'archevêque de St. Boniface, qui croyait que réellement cette acquisition serait désavantageuse au Canada,—que cette région n'avait pas la valeur qu'on lui prêtait,—et que cette acquisition ne serait pas profitable au pays.

Lors de cette acquisition, on vit quelques chefs conservateurs hésitant, entr'autres celui qui depuis quelque temps a été obligé de quitter la carrière politique, un homme qui fut notre chef à nous, conservateurs, non-seulement exprimer ses craintes à ce sujet, mais faire même un commencement d'opposition à cette mesure. Et qui dirait aujourd'hui que le million et demi que nous avons payé pour ce territoire n'a pas été fructueux et d'une immense portée pour le bien du pays? C'est par centaines de millions de dollars que l'on évalue aujourd'hui cette propriété destinée à faire du Canada un grand empire. Lorsque nous donnions quelques millions d'acres de terre pour la construction du chemin de fer du Pacifique, on disait que ces terres ne valaient pas un dollar de l'acre. Mais aujourd'hui ces mêmes hommes disent qu'une seule parcelle de cet immense territoire acheté pour une bagatelle, vaut plus de $150,000,000. Et pourtant quelles clameurs d'indignation et quels cris n'a pas soulevés cette mesure qui, un moment, a menacé de faire taire tous les autres intérêts, toutes les autres questions, et a même failli renverser le gouvernement? Cela a duré jusqu'au moment où se dégagea des mille incertitudes répandues et cultivées cette grande vérité comprise du peuple, que l'on doit aux hommes qui ont travaillé et qui se sont livrés aux études politiques pour le bien de leurs compatriotes, confiance dans leur savoir et dans leurs actes.

Lorsque le gouvernement annonça sa politique quant à la construction du Pacifique, en 1872, on vit se déchaîner cet orage qui menaça l'avenir de notre parti, et conduisit au tombeau le plus grand homme politique que le Canada français ait produit ; on vit dans la division Est de Montréal cet homme qui avait mérité que l'on se mît à genoux devant lui pour le bien qu'il avait fait à son pays, cet homme qui avait prévu que la baie d'Hochelaga serait un jour le grand port des navires océaniques, on vit cet homme, dis-je, battu par plus de 1,500 voix. Quand la question du Pacique souleva les préjugés et les passions populaires, on cria au pillage, au vol, à la malhonnêteté. Finalement le gouvernement tomba. Mais le pays en fut bien puni. Pendant cinq ans le Canada a vu un régime qui, je l'espère, ne reviendra pas de sitôt, un régime qui n'a pas été de nature à nous donner du relief à l'etranger, ni le comfort dans nos familles. A la suite de la chute du gouvernement après 1873, la question du Pacifique fut presque reléguée dans l'oubli. Ce ne fut qu'en 1879 et en 1880 qu'on la ressuscita. Et dans la session de 1881, cette même politique du Pacifique fut proposée à la Chambre. Je me rappelle que j'assistais à cette session. Au commencement tout le monde approuvait cette mesure, on n'avait pas encore jeté le cri d'alarme. Cette politique avait été admise par les deux partis et par les deux gouvernements qui s'étaient succédés de 1870 à 1878, époque qui vit le gouvernement Mackenzie disparaître sous le souffle du suffrage populaire. Jusqu'à cette époque, dis-je, les deux gouvernements s'étaient occupés de cette question, et avaient dit : Il faut que la chose se fasse.....tout comme dans le cas actuel.

Mais en 1881, on réussit à produire une espèce de vertige des esprits : " On ne sait " pas ce qui peut arriver disait-on ; ne donnerions-nous pas trop à ces capitalistes, " ne donnerions-nous pas un monopole trop " considérable à ces étrangers et une occa- " sion de faire une fortune colossale aux " dépens du pays ? Est-ce que ce n'est pas " purement et simplement un job gigan- " tesque, une immense fraude ? "

Encore une fois, la discussion et les explications données par le gouvernement, appuyées par la réflexion et le bon sens, finirent par amener les gens à dire qu'il fallait écarter de cette question tout ce qui était de nature à l'obscurcir, et lorsque la lumière se fut faite dans les esprits, la mesure proposée par le gouvernement fut adoptée par une écrasante majorité dans la Chambre des Communes. Et aujourd'hui tout le monde se demande si la construction de cette voie ferrée ne doit pas être pour le pays une ère de régénération.

Depuis quelque temps j'ai été l'objet d'accusations personnelles que je ne puis passer sous silence, dont je dois parler avant

d'entrer dans le mérite de la question. On dit : " qui s'excuse s'accuse, " et " l'on ne se défend que lorsque l'on se croit coupable." Je ne suis pas de cet avis, et je vais faire comme d'habitude, je vais vous parler à cœur ouvert.

1re ACCUSATION : *Pouvoir occulte.*

Des accusations ont été répandues dans la presse, sur les hustings, et dans le secret de la correspondance privée. On est venu vous trouver, et l'on vous a chuchoté à l'oreille ces accusations. On s'est même permis de vous inviter à causer à huis-clos, en se prévalant du titre de compagnon qu'on vous donnait, et là on vous a glissé dans l'oreille des imputations et des calomnies atroces contre moi, non pas seulement des accusations politiques, mais des accusations personnelles, perfides, contre plus d'un membre du gouvernement, mais surtout contre l'un d'eux qui a le privilège d'être toujours le plus maltraité.

Que n'a-t-on pas écrit contre moi dans la presse ? On a dit ceci, par exemple : " Il y a un chef, et ce chef c'est le Premier. Mais il n'est que l'instrument d'un autre homme. Il y a un pouvoir derrière le trône, qui fait mouvoir le chef, et ce pouvoir n'est pas l'expression de la volonté du peuple, mais l'expression de la volonté d'un " particulier ! "

Eh bien ! M. l'Orateur, ceux qui ont dit ces choses connaissent bien peu leur homme, et ce dont il est capable quand il a une idée en tête, et je défierai qui que ce soit d'avoir le courage de parler vivement comme je l'ai fait à ceux que je respecte, auprès desquels j'ai mon franc parler, et qui ne m'en estiment que plus pour cela. Moi ! être le serviteur de quelqu'un ?... Je n'ai pas le temps d'être esclave. Je n'ai pas l'échine assez souple pour plier devant qui que ce soit, et je n'ai jamais fléchi le genou que devant Celui devant qui tout genou flechit.

Je n'ai pas honte de dire que j'ai pris les conseils et les avis et profité de l'expérience d'un homme qui, depuis plus de deux ans, a administré notre plus belle propriété provinciale, laquelle aujourd'hui est cotée si haut, grâce à l'intelligente direction et à l'élan progressif qu'il lui a donnés, ainsi qu'à la fidelité qu'il a mise à l'administrer.

On a fait sur la question du chemin de fer les dernières élections provinciales. Pendant ces élections, je me suis transporté dans toutes les parties de la province, depuis Montmagny jusqu'à Ottawa, pour aider mes amis à défendre la bonne cause, et partout j'ai constaté que nos adversaires n'avaient pas de programme politique. N'ayant aucune politique sérieuse à nous opposer, ils se sont rues d'un bout du pays à l'autre, la calomnie à la bouche. On a laissé élire presque sans opposition les membres du gouvernement. Mais le chef de ce gouvernement a été traqué partout, et on a fait de la politique du ministère une affaire personnelle contre le premier ministre. Mais nous avons compté sur le peuple. Le peuple nous a approuvés, et le peuple, dans son vote, ne peut pas constitutionnellement se tromper.

2e ACCUSATION : *Le Premier Ministre fait sa fortune et celle de ses parents*

On m'a accusé d'avoir cherché à faire ma fortune et celle de quelques membres de ma famille, au moyen des entreprises que j'ai aujourd'hui l'honneur de soumettre à la considération de cette Chambre. Et dans plus d'un journal, on a répété des accusations du genre de celle-ci : " Avec cette vente, conduite de manière à faire vendre le chemin des Laurentides, les vendeurs ont réalisé $300,000, et les vendeurs sont M. Sénécal et l'honorable M. King, le beau-père du premier-ministre. »

Ceci a été dit et publié depuis plus d'un mois. Or, c'est le mensonge le plus parfait et le plus niais. Ceux qui l'ont dit savaient qu'ils mentaient.

Ces journalistes sont les meilleurs disciples de Voltaire, qui disait : " Mentez, mentez, il en restera toujours quelque chose. " Car, malheureusement, le côté mauvais chez l'homme est trop souvent le côté le plus fort. Et c'est pourquoi l'homme est toujours porté à penser du mal de son prochain. Ceux qui ont répandu des accusations du genre de celle que je viens de citer, connaissant ce côté faible de l'humanité, sachant qu'il est toujours des crédules pour entendre et croire du mal des autres, l'ont fait sans vergogne et sans honte.

Permettez-moi, M. l'Orateur, un petit détail de famille. Mais, d'abord, laissez-moi vous dire que les auteurs de ces accusations ne viennent pas de loin de Saint-Lin. Je sais qui a été les y chercher, qui les a protégés, qui les a confortablement installés dans le journal dont ils se servent aujourd'hui pour insulter ceux qui les ont d'abord faits quelque chose.

Le chemin de Saint-Lin a été demandé par les localités de mon comté. Je me suis jeté avec ardeur dans cette entreprise. Nous étions là plusieurs jeunes gens, nous avions formé une société. Nous pensions qu'en émettant des débentures, notre entreprise réussirait. Nous avions la certitu-

de du succès, mais quand vint le temps de payer, les municipalités se firent tirer l'oreille, les constructeurs étaient ruinés, et l'entreprise en resta là. Les terrains expropriés avaient été cotés très-haut, une somme considérable avait été dépensée, et les créanciers de Montréal qui avaient fait des avances, se trouvaient sans espoir de remboursement. A ce moment-là, un homme se présenta, qui, sur ma parole, s'offrit à fournir l'argent nécessaire à la construction de la voie, espérant que lorsqu'elle serait complétée, cette ligne vaudrait quelque chose. Cet homme, c'était le colonel King, de Sherbrooke, mon beau-père. Il plaça dans cette affaire la somme de $40,000, et de 1876 à 1880,—qu'on remarque bien les dates,—les difficultés, les procès, la politique s'en mêlant, les paroisses refusant de payer, les poursuites judiciaires contre les paroisses intervenant, la personne qui avait fait les avances, sur ma parole, disait : " Vous m'avez trompé. Dans l'entreprise que vous m'avez recommandée, j'ai englouti une grande partie de ma fortune." Et pouvait-on blâmer un homme de tenir ce langage, lorsque cet homme avait fait une avance aussi considérable, sur ma parole ?

J'en appellerai ici à l'honorable député qui représente le comté où va finir cette voie, et il rendra le témoignage que l'affaire était d'une importance majeure, et a considérablement profité à cette partie de la Province. Depuis que le chemin est organisé, il s'est fait dans une seule paroisse, en sus des bénéfices ordinaires que les cultivateurs faisaient en vendant leurs produits lorsqu'ils étaient obligés de les transporter au marché dans leurs voitures, un bénéfice réel de plus de $2,500 par année.

En 1880, le colonel King, fatigué des lenteurs et des difficultés qu'il avait à subir depuis 4 ans, au sujet de son avance de $40,000, me dit : " Il vaut mieux que je perde les intérêts auxquels j'ai droit, et que j'en finisse. " Il fit comme il le disait, et depuis deux ans, il n'a pas eu plus de part dans ce chemin que le Grand Turc. Et mes accusateurs le savaient. Mais on sait aussi que ces choses font leur effet dans le public, et on les dit. On répand même ces accusations au sein des familles, dans des temples où la bonne foi et la vertu ont établi leur séjour : prêchées par des journaux qui se disent catholiques, elles sont acceptées pour des vérités.

J'aurais pu devenir riche en restant chez moi, en me livrant exclusivement à l'exercice de ma profession. J'aurais pu m'y faire un avenir ; ce n'est pas là de la vantardise, je pouvais me créer une position de fortune autrement belle que celle que la politique m'a donnée. Je n'en rougis pas, au contraire je le dis presque avec orgueil, le plus fort de mon capital est celui de mes dettes. J'aurais pu, en profitant des occasions que la politique a mises à ma disposition, tirer profit des circonstances, et faire de l'argent, si j'étais bâti comme ceux qui m'ont accusé. Mais je n'avais pas les dispositions de certain journaliste, ex-député, mettant son nom à un acte, quand il savait que cet acte était une flagrante violation de son mandat et de son serment de député du peuple.

Ceux qui m'accusent, ceux qui lancent contre les autres des accusations comme celles dont il est question, ont besoin d'avoir en dedans d'eux-mêmes, d'avoir au cœur, si tant est qu'ils en ont un, un fonds de bassesse et de vice tel, qu'ils puissent y puiser chaque jour pour eux-mêmes, et qu'il en reste encore assez pour en déverser sans cesse sur leurs adversaires.

3e ACCUSATION : *Le Premier Ministre s'en va à Ottawa.*

Un ami m'écrivait l'autre jour que j'avais eu tort de dire en plusieurs occasions que j'irais à Ottawa. On m'en a fait un crime. On a crié partout que peu m'importait le résultat de ma politique ici, puisque je devais entrer dans le ministère fédéral après la session. Ceux qui ont dit ces choses ne devaient pas ignorer que j'ai refusé deux fois d'aller à Ottawa dans des conditions parfaitement honorables pour moi. Deux fois j'ai refusé une position dans le cabinet fédéral, parce que j'ai cru que mon devoir me retenait ici. Etait-ce aux jours de soleil ? Etait-ce aux jours de la moisson ? Etait-ce aux jours de gloire ? Non ! c'était à l'heure du danger, à l'heure où il s'agissait de combattre pour le pays. Et j'ai combattu. Je n'étais alors que lieutenant dans la grande armée conservatrice, et au milieu des dangers, et pendant les luttes de l'opposition, j'ai refusé les honneurs, et pourquoi ? Pour travailler aux intérêts de la province de Québec, qui avait besoin de l'aide de tous ses amis. Voilà comment on apprécie quelquefois les meilleurs actes, les plus pures intentions.

4e ACCUSATION : *Le gouvernement n'a jamais fait d'efforts auprès du gouvernement d'Ottawa.—Le Pacifique.*

Mais il est un autre reproche que l'on m'a fait, et ce reproche touche d'assez prêt à la politique pour que je ne le passe pas sous silence. Il y a quelque temps, je li-

sais dans un journal un extrait que je citerai tout à l'heure.

Remarquez, M. l'Orateur, que cela était écrit en vue du chemin de fer de Québec, et en vue de la politique que nous venons aujourd'hui exposer devant cette Chambre. On m'a accusé dans maints et maints articles, depuis plusieurs mois, on nous a accusés, moi et mes collègues, d'avoir été indifferents aux intérêts de la province de Québec, et de n'avoir rien fait auprès des autorités fédérales pour assurer une meilleure position à notre grande entreprise nationale, et obtenir une meilleure vente ; je lisais dans le journal en question, ce qui suit :

" Nous avons été jusqu'ici sous l'im-
" pression que Sir John, M. Langevin, etc,
" portent un grand intérêt à la province de
" Québec, et qu'ils eussent été heureux de
" prendre en considération toute offre qui
" leur aurait été faite d'acheter notre che-
" min. Ces offres n'ont pas été faites, et la
" *Minerve* dit maintenant qu'il est trop tard.
" A qui la faute ? Pas au gouvernement
" federal qui n'était pas tenu de s'adresser
" au cabinet local pour offrir des faveurs.

" Il eut sans doute été relativement fa-
" cile à Sir John et à ses collègues d'in-
" clure notre chemin dans le marché avec
" le syndicat et d'obtenir pour nous une
" dizaine de millions de piastres.

" Aucune offre de vente n'ayant été
" faite au gouvernement fédéral, il n'a pu
" rendre à la province les services qu'il
" eut sans doute aimé à nous rendre dans
" cette grave affaire. "

J'en suis humilié, mais si nous ne voulons laisser aucun prétexte à la malveillance, nous sommes obligés de nous défendre de cette accusation. Dès le 13 mai 1880, le gouvernement local se rendait auprès du gouvernement fédéral pour lui demander de l'aide pour notre chemin, et comme, dans le temps, il était question de la ligne du Pacifique, et que le Pacifique avait toujours été donné comme devant se relier au chemin de fer de la Province, nous allions demander que le gouvernement fédéral fît son possible pour faire de notre ligne Provinciale une partie intégrante de cette grande voie ferrée.

Ceci se passait en 1880, comme je viens de le dire. On nous répondit qu'il ne fallait pas songer à un achat du chemin par le gouvernement fédéral. La politique de ce dernier gouvernement étant alors de céder la partie déjà construite du Pacifique à une Cie. qui s'engagerait de terminer ce dernier chemin, on ne devait pas s'attendre à voir ce gouvernement se faire l'acquéreur de nouvelles voies ferrées. Mais on nous assurait que dans le cours des négociations que les délégués du gouvernement d'Ottawa allaient entamer en Angleterre pour la construction du Pacifique Canadien, on n'oublierait pas que le chemin de fer Provincial devait être, suivant la pensée de ses auteurs, un des chaînons du Pacifique. On nous demanda quel prix le gouvernement de Québec mettait à son entreprise. Je répondis que si l'on pouvait nous assurer une somme de $7,000 000, nous serions disposés à donner le chemin pour cette somme. Sir John me dit alors que, dans son opinion, le prix n'était pas exhorbitant, si, pour cette somme, nous nous engagions à livrer le chemin complété, d'après les plans préparés pour sa construction.

Avant de quitter Ottawa, je laissai entre les mains du chef du gouvernement un mémoire relatif à la vente que nous proposions et dans lequel j'énumérais les points principaux de la politique que le gouvernement de Québec avait suivie à cet égard.

Avec la permission de cette Chambre, je lirai quelques extraits de ce mémoire confidentiel, mais dont j'ai eu l'autorisation de me servir :

" A l'heure qu'il est, le gouvernement a
" déjà dépense *onze* millions de dollars
" dans la construction de ce chemin, et on
" a calculé que pour le compléter, avec
" toutes les facilités de terminus à Québec,
" Montréal et Ottawa, une somme addition-
" nelle de *trois quarts de million* de dollars
" sera nécessaire pour la construction seule
" avec de plus une mise de fonds supplé-
" mentaire d'*un quart de million* de dollars
" pour pourvoir le chemin d'un matériel
" roulant suffisant et de première classe.
" Lorsqu'il sera ainsi complété et pourvu,
" le chemin aura coûté près de douze mil-
" lions de dollars ; mais il pourra sans
" crainte être mis au rang des chemins de
" fer les mieux construits du continent.

" Il est inutile pour moi d'insister sur
" l'importance future de ce chemin. C'est
" assez de dire qu'il sera une des fractions
" les plus importantes du chemin de fer du
" Pacifique Canadien.

" La plus grande partie, je pourrais dire la
" presque totalité de notre dette provin-
" ciale a été contractée pour la construc-
" tion de ce chemin ; et bien que le gou-
" vernement de Québec soit sûr que, dans
" un temps peu éloigné l'augmentation
" considérable du trafic du chemin nous
" assurera un revenu suffisant pour le paye-
" ment d'une bonne part des intérêts dûs
" sur le montant payé pour sa construc-
" tion, il lui est impossible de se cacher le
" fait que le fardeau qui lui est imposé
" aujourd'hui par le montant énorme d'in-
" térêts à rencontrer, est trop lourd pour
" la Province de Québec.

" En plusieurs circonstances, j'ai eu " l'occasion de déclarer, en chambre et ail- " leurs, que le gouvernement de Québec " épuiserait toutes ses autres ressources " avant de céder le chemin à une compagnie. " étrangère. Toutefois nous n'avons pu " faire autrement que de prendre connais- " sance des propositions qui nous ont été " faites pour l'achat ou l'affermage du che- " min. Mais avant de prendre une déci- " sion à ce sujet, j'ai cru qu'il était de mon " devoir, comme chef du gouvernement " de Québec, d'informer le gouvernement " fédéral de la position où nous sommes " et de la décision à laquelle il est possible " que nous arrivions.

" Avant d'entrer en négociations avec " les personnes qui nous ont fait des " offres, je désire faire au gouvernement " fédéral, au nom du gouvernement de " Québec, la proposition suivante :

" Que le gouvernement fédéral fasse l'ac- " quisition de notre propriété provinciale " pour une somme de $7,000,000. Cette " somme représenterait, au taux auquel " votre gouvernement peut obtenir de " l'argent en Angleterre, un intérêt de " $280,000 ; avec un fonds d'amortisse- " ment, cela ferait en tout $350,000.

" Ceci ferait encourir à la Province une " perte de plus de $4,000,000, mais Québec " ferait volontiers ce sacrifice pour assurer " une ligne indépendante au trafic futur " du chemin de fer du Pacifique, et en même " temps donner un élan considérable à " la prospérité commerciale de la Province.

" Je suis sûr que votre gouvernement " comprend toute l'importance qu'il y a à " assurer au trafic du Pacifique un dé- " bouché à travers le territoire canadien " jusqu'aux ports de mer.

" Le montant énorme payé pour la cons- " truction de l'Intercolonial doit amener " le gouvernement fédéral à assurer à cette " ligne autant de trafic que possible.

.....

" Les hommes d'affaires de toutes les par- " ties du pays ont les yeux fixés sur l'avenir " du chemin de fer du Pacifique, et votre " gouvernement ne l'a pas perdu de vue, " car il s'est assuré la bonne volonté d'une " autre compagnie de manière à avoir une " ligne indépendante jusqu'à Ottawa par " le Canada Central."

.....

J'eus occasion de réitérer avec instance ma demande à Sir John, avant son départ pour l'Angleterre. La réponse qu'il me donna fut à peu près la même que celle qu'il nous avait faite le 13 mai, savoir : qu'il ferait son possible pour induire les capitalistes anglais qui voudraient se charger de la construction du Pacifique, à inclure le chemin de fer provincial dans leur transaction avec le gouvernement fédéral, et qu'il soumettrait la proposition du gouvernement de Québec aux capitalistes anglais ; mais il me fit en même temps remarquer que la compagnie avec laquelle le gouvernement fédéral devait transiger, étant une compagnie privée, il ne pourrait que suggérer d'accepter notre proposition, et que si elle n'était pas agréée, ou si l'offre que la compagnie pourrait nous faire ne nous convenait pas, il n'y aurait pas eu de temps de perdu. Au retour de Sir John, j'eus occasion de faire avec lui le voyage de Québec à Montréal et immédiatement après je lui écrivis une lettre dont je citerai quelques extraits :

" Durant le mois de mai dernier, lorsque " j'étais à Ottawa avec mes collègues du " gouvernement de Québec, j'eus l'honneur " de soumettre à votre considération un " mémoire sur l'achat du Q. M., O. et O. " par le gouvernement fédéral.

" Cette question est d'une importance " considérable et intéresse, je pourrais dire, " l'avenir financier de la province de Qué- " bec l'on ne pourrait en retarder la " solution sans exposer notre trésor au dé- " sastre. Lorsqu'elle vous a été soumise, " vous m'avez dit que votre gouvernement " ne serait pas, avant quelque temps, en me- " sure de me répondre s'il pourrait prendre " cette soumission en considération, s'il la " verrait d'un œil favorable : et, à la veille " de votre départ pour l'Angleterre, vous " m'avez laissé connaître que le projet de " faire de notre chemin provincial un dé- " bouché jusqu'à l'océan pour le commerce " du chemin de fer du Pacifique serait " vraisemblablement pris en considération " lors des négociations en Angleterre con- " cernant le chemin de fer du Pacifique. " A votre retour, l'autre jour, vous m'avez " répété qu'il vaudrait mieux pour nous " attendre l'arrivée au Canada des déle- " gués du syndicat du Pacifique avant de " prendre une décision quant à la vente ou " à l'affermage de notre chemin de fer pro- " vincial.

" Comme j'ai déjà eu l'honneur de vous " le dire, cette question est actuellement " d'une importance majeure pour notre " Province. Cette importance est telle " qu'elle justifiera pleinement auprès de " vous, j'en suis sûr, mes démarches réité- " rées. Depuis le jour où je déclarai devant " l'Assemblée Législative de Québec que " le gouvernement avait déjà reçu des " offres considérables pour la vente ou " l'affermage du chemin, je n'ai pas reçu " moins de trois nouvelles propositions " différentes pour les mêmes fins. Vous " comprendrez aisément la perplexité dans

" laquelle nous nous trouvons. Je ne " pense pas que je serais justifiable de " perdre une occasion certaine d'assurer " à notre province une transaction qui la " favoriserait largement dans sa condition " financière actuelle ; en même temps je ne " voudrais pas disposer de notre chemin " sans mettre votre gouvernement en " demeure d'assurer au syndicat, avec " lequel des négociations ont déjà été " entamées, une ligne indépendante jusqu'à " l'Océan Atlantique pour le chemin de " fer du Pacifique.

" Je crois donc qu'il est de mon devoir " de vous informer que l'on me fait une offre " de $6.500,000 pour notre chemin de fer " Provincial, tel que le chemin sera après " la complétion du pont des Chaudières.

" Dans ces circonstances, j'espère que " vous me permettrez de vous demander :

" 1° Si votre gouvernement serait disposé " à garantir à notre Province, comme prix " de notre chemin, un montant déterminé " qui vous permettrait de le passer au syn- " dicat comme une portion du grand che- " min du Pacifique canadien ?

" 2o. Si vous croyez que le syndicat " serait disposé à nous offrir un prix plus " élevé que celui que je viens de mentionner " pour l'achat, ou des conditions plus " avantageuses pour l'affermage de notre " chemin de fer provincial ?

" 3o. Si dans le cas où le gouvernement " de Québec garderait son chemin de fer " (Q. M. O et O.), vous seriez disposé à " recommander au gouvernement d'Otta- " wa l'octroi d'un bonus égal à celui ac- " cordé au Canada Central, à la condition " que les arrangements de parcours soient " les mêmes en faveur du chemin de fer " du Pacifique Canadien que ceux impo- " sés au Canada Central ? "

M. l'Orateur, je n'ai pas besoin d'énumérer devant cette Chambre les démarches du gouvernement, dans le but de réussir auprès des autorités fédérales. Qu'il me suffise de vous dire que nous n'avons pas, un seul instant, perdu de vue les intérêts que nous représentions, et que tout ce qu'il était en notre pouvoir de faire, nous l'avons fait. J'ai été bien plus loin que ceux qui se font aujourd'hui nos accusateurs. Et si l'on prenait connaissance du mémoire imprimé que je tiens à la main, on verrait que la grande amitié, le grand dévouement que j'éprouve en ma qualité de membre du parti conservateur pour le chef du gouvernement d'Ottawa, l'ont cédé au devoir que ma position m'imposait. Je n'y réfererai pas davantage, seulement je puis vous dire qu'entre autres choses, à l'appui de nos prétentions, nous exposions le danger qu'il y avait à ne pas faire de notre ligne provinciale la continuation du Pacifique, tel qu'on nous l'avait promis, et comme nous avions le droit de l'espérer. Nous indiquions le nombre toujours croissant des lignes qui nous menaçaient de leur rivalité. En voici l'énumération :

" 1o. La ligne du Canada Central de " Renfrew à Brockville sur le Grand- " Tronc, mettant le Pacifique en relation " avec les chemins de fer américains,

" 2o. La ligne projetée depuis Pem- " broke, on tout autre point plus rappro- " ché sur le Canada Central, à Kingston,

" 3o. Le chemin de fer de St.-Laurent et " Ottawa, conduisant le trafic à Prescott, " puis à Ogdensburg ou sur le Grand Tronc,

" 4o. Le chemin de fer du Côteau, con- " duisant directement par le pont du Cô- " teau le commerce du Pacifique sur les " lignes américaines,

" 5o. Le chemin de fer de l'Atlantique et " de l'Ouest partant d'Ottawa en ligne di- " recte, passant sur le St.-Laurent à La- " chine par un pont, et se dirigeant par " tout tracé que l'on désirera, soit à Port- " land, soit à Bangor, soit à Saint-Jean, N. " B, ou par aucune des lignes déjà en " existence. "

Ce n'est pas d'aujourd'hui que nous avons étudié cette question. Dans la presse et dans nos relations officielles, nous avons sans cesse travaillé au triomphe de l'idée de faire du Q. M. O. et O. une partie intégrante du chemin de fer du Pacifique Canadien.

Le 3 janvier dernier, je crus que je devais faire un dernier effort pour donner une nouvelle occasion à la compagnie du Pacifique d'acquérir notre chemin. Je me rendis ce jour-là à Ottawa, et j'y passai deux jours dans ce but. J'allai trouver Sir John A. McDonald et lui demandai, s'il ne pouvait pas faire un effort auprès du syndicat du Pacifique Canadien pour lui faire acheter notre ligne provinciale, lui déclarant que nous avions reçu des propositions d'achat, mais que nous ne voulions pas décider de ces soumissions, sans tenter une dernière démarche auprès de la compagnie du Pacifique Canadien.

Voici les conditions que je posais au gouvernement d'Ottawa :

Prix, 8 millions de piastres, intérêt, 5 0/0; il y a à peu près pour sept à huit cent mille piastres de travaux à faire sur la ligne Q M. et O. Certaines compagnies s'offrent de faire ces travaux, mais le gouvernement n'obligera la compagnie du Pacifique à faire des travaux, que jusqu'au montant de $400,000 ce qui portera le prix total du chemin à $8,000,000. Termes de paiement les plus accommodants, car le gouverne-

ment de Québec ne veut que diminuer les charges des intérêts sur sa dette.

Ces propositions furent soumises d'une manière confidentielle à la compagnie du Pacifique, et en réponse nous avons reçu l'offre que voici :

On offrait huit millions et trois-quarts portant intérêt à 4 0/0, le capital payable en cinquante ans ; le gouvernement devait dépenser $750,000 pour finir le chemin.

Je dis ces choses au courant d'une explication, et bien que cet énoncé n'ait peut-être pas sa place ici, je veux que les députés en soient bien saisis dès à présent. On me dira que c'est quelque chose d'effrayant que nous n'ayions pas voulu vendre à ce prix là. Voici pourquoi nous ne l'avons pas fait. C'est que ces 8¾ millions, payables dans cinquante ans, ne portaient qu'un intérêt de 4 0/0, ce qui donne tout simplement l'intérêt de $7,000,000 à 5 0/0.

La Compagnie du Pacifique faisait de plus payer au gouvernement $750,000 pour les travaux restant à faire.

En ôtant ces $750 000 sur le montant offert, il restait une somme nette de $8,-000,000.

Ces $8,000,000 du Pacifique nous auraient rapporté annuellement à 4 0/0 la somme de $320,000, tandis que les $7,600,-000 offerts aujourd'hui nous donneront à 5 0/0 $380,000, soit une différence de $60,000 par année. Or, sait-on ce que $60,000 par année pendant 50 ans, à intérêts composés, représentent pour le gouvernement? Et il n'y a pas un sou à déduire : j'en défie les calculateurs les plus habiles. Ces $60.000, au bout de 50 ans, donnent $12,560,000. Je vous dis que l'on ne peut retrancher la moindre parcelle de cette somme de $12,560,000, et elle représente le montant que nous aurions perdu, en acceptant l'offre des 8¾ millions de préférence à celle des $7,600,000.

Lorsque l'honorable M. Robertson fit son emprunt de $4,000,000 à raison de 5 0/0 par an pour 30 ans, nous nous engagions à payer $200,000 d'intérêts, plus 1 0/0 d'amortissement, ce qui faisait en outre $40,000 par année. Au bout des 30 ans, nous nous trouverons avoir payé $6,000,000 d'intérêts, et les $4,000,000 seraient encore dus, si l'on n'y pourvoyait tous les ans par le payement d'un fonds d'amortissement.

Voilà ce que savent tous ceux qui ont étudié ces questions de finances.

J'ai donc fait toutes les démarches possibles auprès des autorités et du gouvernement fédérale et du Pacifique, et je n'ai pu réussir. J'ai fait peut être plus que je n'étais tenu de faire, car j'ai peut être un peu trahi le secret de ceux qui m'avaient fait des propositions, mais j'en agissais ainsi dans l'intérêt de notre Province, et dans l'intérêt général du pays.

Monsieur l'Orateur, on nous a demandé s'il y avait eu des correspondances officielles entre la compagnie du Pacifique et le gouvernement ; je dois répondre qu'il n'y en a pas eu au sujet du contrat qui nous occupe. Il y a eu une correspondance avec la compagnie du Pacifique en 1881, mais cette correspondance était au sujet d'arrangements relatifs à l'échange du trafic ; quant aux autres négociations, elles ont été conduites de vive voix, dans des entrevues qui ont eu lieu à Québec, à Montréal et à Ottawa, entre les intéressés, tant avec la compagnie qu'avec le gouvernement fédéral, dont l'assistance nous a été précieuse ; nous avons discuté le projet d'arrangement, nous l'avons examiné sous toutes ses faces, et lorsque nous en sommes arrivés à des conclusions définitives, nous les avons rédigées, et quand cette honorable Chambre aura pris connaissance de ces documents, elle sera en mesure d'apprécier notre travail. Un homme qui s'y connait disait : " J'ai rarement vu des documents aussi clairs et aussi concis que " ces deux contrats " Je ne m'en attribue pas le mérite, je le donne volontiers à l'honorable procureur-général qui occupe une position si distinguée dans la profession légale, à l'avocat eminent dont nous avons demandé les conseils, l'hon. M. Lacoste, et aussi au concours des aviseurs et des officiers de la Compagnie du Pacifique et des syndicats qui ont transigé avec le gouvernement.

### EN SYMPATHIE AVEC LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Je ne veux pas que cette Chambre reste sous l'impression, comme on a essayé de le faire croire au dehors, que le gouvernement fédéral n'approuvait pas notre politique sur cette question. Je suis heureux, M. l'Orateur, de pouvoir profiter de cette occasion pour déclarer que nous nous accordions parfaitement avec le gouvernement fédéral, et que les efforts que nous avons faits pour arriver à un résultat satisfaisant pour notre province, ont été approuvés par les autorités fédérales et vivement secondés. Je dois dire que c'est à cette amicale coopération que nous devons les bons resultats de la proposition de la Compagnie du Pacifique, car le gouvernement de Québec et le Pacifique étaient partis de deux points assez éloignés l'un de l'autre.

A la session de 1881, à Ottawa, quant nous mentionnions au Pacifique une offre

de six millions et trois quarts qui nous était faite pour notre chemin, les gens du Pacifique nous répondaient tout bonnement que c'était une offre *folle et extravagante*; et six mois à peine avant la conclusion de notre traité avec eux, ils n'en étaient arrivés encore qu'à faire des offres pour une seule section, la section ouest, et à limiter les offres à $3,000,000, se basant sur le fait qu'ils pouvaient construire eux-mêmes une ligne pour ce montant. C'est à la suite des instances conjointes de nos amis d'Ottawa et de nous-mêmes, que ces messieurs finirent par augmenter leur prix de $600 000 et par consentir à faire pour $400,000 de travaux. C'est sur cette détermination finale que le gouvernement prit aussi la sienne.

5e ACCUSATION : *Cette Chambre est-elle achetée ?*

M. l'Orateur, il est une accusation plus grave encore,—plus basse et plus lâche que les autres, s'il est possible.

Je me trouvais en France durant la dernière période électorale. Dans cette France républicaine, dans ce Paris socialiste, j'ai vu bien des extravagances, bien des choses étranges, j'ai vu les funestes aberrations auxquelles peuvent arriver certaines couches sociales à un moment donné ; mais je dois dire que je n'y ai connu rien d'analogue à ce qui a été publié dans certains journaux de cette Province. Je n'ai jamais, en France, entendu déclarer que le pays était pourri, que la nation était vendue et que les députés qui se mettaient en vente se comptaient par douzaines. J'ai vu ridiculiser des hommes, mais je n'ai jamais vu outrager la France.

Comment ! oser dire que notre Chambre a été en partie recrutée au moyen de l'argent de certains agents exerçant un monopole sur la députation, oser dire que les billets de banque, les centaines et les milliers de piastres, prix de leur honte, circulaient entre les mains des élus du peuple ! Oui, je le constate avec regret, tout cela a été imprimé dans une certaine presse qui avait l'effronterie et l'impudence de dire : " Que le premier ministre nous traduise à la barre de la Chambre et l'on verra bien si nous sommes capable de prouver nos accusations. " On était ainsi brave parcequ'on savait bien qu'on ne serait pas traduit à la barre de cette Chambre. On agissait comme ces bravaches qui disent : " Je veux me battre, " mais qui en même temps ont la précaution de dire à ceux qui les entourent : " Tenez-moi bien."

Lorsqu'on lançait à notre députation des injures aussi sanglantes, on savait qu'on disait un mensonge, car on savait parfaitement bien que notre députation ne s'était pas vendue.

6e ACCUSATION : *Cette vente a été faite à la hâte.*

Comme je le disais, monsieur l'Orateur, il y a quelques instants, puisqu'il faut dégager du debat tout ce qui ne fait pas partie essentielle de la question soumise à cette Chambre, je relèverai un autre reproche qu'on a fait au gouvernement : celui d'avoir hâté la vente du chemin de fer du Nord, et cela sans venir consulter le Parlement. Je vous parlerai plus tard de celui de nos honorables amis dans cette Chambre qui s'est fait, je ne dirai pas le prophète, mais le missionnaire de cette idée : que le gouvernement ne doit pas être le gouvernement, que c'est la Chambre qui doit gouverner, et que le ministère ne vient qu'après la Chambre. La théorie que la Chambre doit gouverner et que le ministère ne vient qu'après la Chambre est tout à fait nouvelle. Celui qui l'a émise en cette enceinte n'a pas pris la peine de l'étudier suffisamment. Il s'agissait peut-être pour lui de plaire en ce moment à la plèbe, car c'était flatteur ; mais cette théorie sentait un peu trop la démagogie.

Nous sommes heureux d'être régis par la constitution anglaise et nous devons l'accepter telle qu'elle est,et cette constitution pose en principe que le gouvernement administre, et ensuite ses actes sont soumis à la Chambre qui blâme ou approuve le gouvernement. Ainsi, le gouvernement travaillera, étudiera une mesure, la mûrira, lui donnera toute la perfection possible, puis viendra l'expliquer à la Chambre, qui l'approuvera ou la désapprouvera selon son mérite ; mais ce n'est pas à la Chambre à faire la besogne du gouvernement. Jaimerais beaucoup à voir les messieurs de la compagnie du Pacifique convoqués à la barre de cette chambre et discutant tour à tour avec les soixante-quatre membres de cette honorable chambre par l'entremise de l'Orateur, lisant leurs réponses non pas verbales, la procédure s'y oppose, mais écrites. Quel est l'homme d'affaires qui se soumettrait à ce procédé ?

Le projet de la vente de notre chemin de fer provincial est soumis à la Chambre, et le gouvernement n'est pas engagé pour un seul sou dans cette transaction, au cas où elle serait mise de côté par cette Chambre. Après avoir étudié et mûri l'affaire, nous la soumettons à la Chambre, qui décidera si elle doit être ratifiée ou non.

Eh bien ! je demande si ce n'est pas là ce que doit faire un gouvernement honnête, et si le ministère n'a pas agi en cette cir-

constance comme il le devait faire. On dit encore :

« Nous n'aimons pas la précipitation que « le gouvernement met en cette affaire. « Chacun doit se demander : pourquoi « vendre le chemin du Nord, cette belle, « cette immense propriété publique. cinq « jours avant l'ouverture des chambres ? « Pourquoi faire des conciliabules de « députés, huit jours avant la discus- « sion publique d'une si grave mesure ? « Craint-on la lumière ? Ou bien a-t-on « voulu engager d'avance la parole des « membres de la députation, bien que le « vote de chacun ne doive se donner qu'a- « près le plus mûr examen ?

Il est vrai que le public n'est pas admis aux délibérations de l'Exécutif et qu'il n'a pas été mis au courant du détail des négociations qui ont eu lieu ; mais je puis assurer cette honorable Chambre que nous n'avons ménagé ni temps, ni travail.

Je voulais avoir une session en janvier, si en décembre tous les projets de vente eussent été prêts ; depuis plusieurs mois j'étais en correspondance avec tous ceux qui pouvaient s'intéresser à une telle affaire ; mais il est survenu d'autres offres, d'autres demandes, et le gouvernement, ne voulant pas faire d'arbitraire, a donné à ceux qui étaient venus au dernier moment, l'avantage de soumettre leur proposition au gouvernement ; voilà pourquoi la transaction ne s'est terminée que quatre jours avant la session. Ce n'est pas nous qui avons pressé la session ; mais c'est la session qui nous a pressés; car je voulais avant tout soumettre à cette Chambre les arrangements que nous avions conclus.

On ne me fera pas de l'autre côté de la Chambre un reproche d'en avoir agi ainsi, car le gouvernement qui nous a précédés avait fait exactement la même chose.

7e ACCUSATION : *Il y a eu des conciliabules.*

« *Craint-on la lumière ? Pourquoi faire « des conciliabules de députés, huit « jours avant la discussion publique d'une « si grave mesure ?* » Je ne sais pas, monsieur l'Orateur, où l'on a trouvé qu'il y avait eu des conciliabules de députés huit jours avant la session ; mais je connais bien des gens qui ont tenu des conciliabules, et qui se sont permis de discuter des choses dont ils ne connaissaient pas le premier mot, et qui ne devaient être discutées que devant cette honorable Chambre. En effet, je dois le dire, les réunions qui ont été faites à cette fin n'étaient pas du tout convenables, ces questions devant être étudiées et discutées par la députation. Il ne s'agit pas ici d'une question de législation qui surgit tout à coup, d'une manière subite et imprévue ; c'est la conséquence pratique de la politique de deux gouvernements ; c'est un grand acte administratif que la députation doit discuter et décider, après avoir entendu les explications du ministère. Mais au lieu de respecter ce principe constitutionnel, on s'est mis à faire des assemblées pour blâmer la conduite du gouvernement dans cette transaction, et même l'on est venu me dire, vendredi dernier, qu'on tenterait d'intimider le gouvernement. Je suis venu expressément ce soir-là dans cette enceinte pour déclarer que l'intimidation n'avait jamais eu et n'aurait jamais prise sur mon esprit, et si l'on croit me faire peur et surtout intimider la députation, on se trompe du tout au tout. Aussi longtemps que je serai chef de ce cabinet, ni moi, ni mes collègues ne permettrons que cette enceinte parlementaire soit souillée comme elle l'a déjà été il y a quelques années, et que l'on vienne briser les vitres de cette Chambre et renouveler de pareils actes de vandalisme. Aussi longtemps que je serai à la tête du gouvernement, je saurai prendre les moyens de réprimer de tels attentats. Une chambre d'assemblée qui perdrait le respect d'elle-même au point de se laisser ainsi intimider, troubler dans ses délibérations, ne mériterait pas de représenter la nation, et le gouvernement qui ne réprimerait pas de suite une telle atteinte au respect dû à l'autorité, ne mériterait pas de rester au pouvoir.

POURQUOI UNE SESSION MAINTENANT ?

Nous aurions bien pu demander de retarder à une nouvelle session. Peut-être, si nous avions simplement écouté notre intérêt personnel comme ministres, si nous avions tenu à nos portefeuilles autant que l'on veut bien le faire croire, nous l'aurions fait. Ah ! si on savait que c'est une succession peu profitable que celle qui nous a été laissée par nos amis de l'opposition actuelle ! Les douceurs du pouvoir sont plutôt du domaine de l'imagination, que du domaine de la réalité. Nous aurions pu retarder cette session. L'orage se serait passé, car tous les orages se ressemblent en ce point : ils prennent vite fin. Nous n'avons pas voulu attendre. Nous avons demandé que la session fût convoquée le plus tôt possible. J'ajouterai qu'il existait une considération plus importante encore pour hâter la convocation des Chambres. C'est celle-ci : le gouvernement a encore des travaux considérables à exécuter pour terminer la ligne provinciale, comme le prouve l'état des dépenses nécessaires que nous avons été obligés de fournir

à l'honorable Trésorier de la province pour lui permettre de préparer son budget. On travaille encore aux ouvrages indispensables pour faire arriver les convois aux casernes, à Montréal—et je me suis dit avec mes collègues que si nous pouvions livrer vers le premier d'avril prochain aux deux syndicats,—si toutefois la législature sanctionne les projets de vente qui lui sont maintenant soumis—les travaux qui nous restent à faire et qui ne marchent aujourd'hui que pour nous permettre de dire qu'ils ne sont pas suspendus, le gouvernement en serait aussitôt déchargé.

Actuellement il est tenu compte des déboursés faits pour ces travaux depuis la date du contrat avec la Compagnie du Pacifique, maintenant devant vous, et si ce contrat est définitivement signé, nous établirons le compte des déboursés faits par le gouvernement pour ces travaux, depuis le premier mars. Il était donc important pour la Province de retarder le moins possible cette session. Comme vous pouvez le voir d'après les cédules attachées aux deux projets de contrat, ces travaux que les syndicats sont tenus d'exécuter s'élèvent à une somme de $1,098,000. Pour l'exécution de travaux aussi considérables, nous allons être obligés de demander des subsides à cette honorable Chambre, et le plus tôt nous serons dispensés de faire ces travaux le mieux ce sera pour le pays.

PRODUIT DE LA VENTE AFFECTÉ AU PAIEMENT DE LA DETTE.

Monsieur l'Orateur, nous n'avons pas été effrayés de tout le bruit qui a été fait à propos de la vente de notre ligne provinciale. Je me suis dit ceci : tout ce fracas n'est pas sérieux, ce bruit n'est pas sincère, car tout le pays a approuvé l'opinion formulée par mon honorable ami le chef de l'opposition, par mon honorable ami le député de St. Hyacinthe et aussi par les deux gouvernements qui ont précédé celui-ci, savoir : qu'il faut vendre notre ligne de chemin de fer provincial. Le pays était unanime sur ce point.

J'ai eu le témoignage d'hommes d'affaires les plus distingués dans les rangs du parti libéral. Tous s'accordaient à dire que le gouvernement avait parfaitement réussi dans cette affaire. J'oubliais de vous dire, M. l'Orateur, que l'honorable député de Saint-Hyacinthe avait ajouté que le danger qui menacerait peut-être le gouvernement après avoir accompli cette vente, serait les tiraillements qu'il éprouverait de tous côtés pour l'emploi de la somme réalisée. Sur ce point, je m'accorde parfaitement avec lui, ainsi qu'avec l'honorable chef de l'opposition. Dès les premiers jours de la campagne électorale, et chaque fois que j'ai eu occasion de traiter cette question, j'ai annoncé la ferme détermination du gouvernement d'employer le prix de la vente du chemin au dégrèvement de la dette publique. Mon honorable ami, le député de Lotbinière, doit se rappeler à ce propos la déclaration explicite que j'ai faite en sa présence à la grande assemblée de Bellechasse, à Saint-Raphaël. En réponse, non-seulement à Montréal, mais à Montmagny, et à Bellechasse, l'honorable chef de l'opposition faisait la déclaration suivante : " Si le gouvernement vend notre " chemin $8,000,000, je suis prêt à lui " prêter mon concours. Mais je crains qu'il " ne confie les fonds à une homme qui n'a " pas la confiance du pays, à M. Senécal, " qui peut ruiner bien des gouvernements. " Mais si le gouvernement actuel voulait " nous promettre que le prix de vente ne " sera pas mis comme fonds dans le trésor, " mais sera appliqué rigoureusement à " payer nos créanciers, je promets au pre- " mier ministre mon support et celui de " mes amis sur cette question."

Avec la permission de mon collègue l'honorable trésorier de la Province, je dirai à mon honorable ami le député de Lotbinière, qu'un bill sera présenté à cette Chambre statuant que pas un sou des sommes qui pourront revenir au gouvernement de cette transaction, ne sera appliqué à l'administration ordinaire des affaires de la Province, mais que le produit de la vente des deux sections du chemin devra être appliqué au payement de la dette provinciale exclusivement.

La nécessité où nous étions d'équilibrer nos finances, nous a amenés à la décision de vendre notre chemin. Le grand bruit qui s'est fait dans le public n'a pas eu pour cause l'intérêt public seulement. Le mouvement était dirigé par des mécontents, et l'on a profité d'un moment de faiblesse de quelques membres du parti conservateur ; on a profité d'un moment d'écart, d'une erreur de jugement d'un ex-ministre, pour satisfaire de vieilles rancunes. Et l'on a jeté à tous les vents un cri d'appel aux mécontents, aux jaloux et aux ambitieux.

REVUE DE LA POLITIQUE DES CHEMINS DE FER.

Mais avant de pénétrer dans les considérations multiples que notre politique entraine, je demanderai à faire un peu l'historique de la question, M. l'Orateur. C'est toujours avec plaisir que je me reporte à ce que je dois appeler le commencement de la politique des chemins de fer dans la Province de Québec. Dans le premier discours

que j'eus l'honneur de prononcer dans cette chambre, le 29 décembre 1867, j'eus l'audace de parler de chemins de fer et de dire que notre rive nord était le *back bone* de la Province de Québec et de l'ancienne Province du Canada. Non pas que je veuille, en aucune façon, diminuer l'importance et la valeur des autres parties du pays, mais on sait qu'il y a dans tous les pays certains endroits privilégiés, que l'on considère comme des remparts dans le cas où des malheurs viendraient à fondre sur la patrie. J'espère que nous n'aurons jamais de telle calamité, mais si le destin nous réservait des jours aussi mauvais, la rive nord serait le véritable rempart de notre nationalité. Je me demandais, puisqu'il en était ainsi, pourquoi cette même rive nord, qui avait si longtemps rêvé un chemin de fer, n'en serait pas dotée.

Plus tard, j'eus occasion de faire valoir les prétentions du chemin de fer des Piles et du St. Maurice.

A cette époque, je défendais les prétentions, les réclamations et les droits de la ville des Trois-Rivières et de la division de Saint-Maurice. Le premier discours que je prononçai à propos de ce chemin, m'attira d'assez vertes remontrances du gouvernement d'alors, non pas que je fisse la lutte contre le gouvernement, mais parce que, disait-on, je me mêlais d'affaires un peu trop éloignées de mon comté. J'avais la prétention dans ce temps-là de m'occuper un peu des affaires de la Province, et de croire que c'était là une question qui méritait la considération de la Chambre.

La prétention du chemin de fer des Piles fut d'abord repoussée avec vigueur. A la suite d'assemblées et de réunions, le regretté M. Turcotte finit par obtenir un octroi considérable de terres ; mais cet octroi avait été obtenu parce qu'on avait ajouté au bill du chemin de fer des Piles une clause disant que l'octroi devait aussi s'appliquer au chemin de la Rive Nord.

Depuis ce temps-là le chemin des Piles a été des plus modestes, et ce n'est que par le projet que nous allons soumettre à la Chambre qu'il verra son entière réalisation, tel que l'avaient conçu ses auteurs.

Plus tard la compagnie du chemin de fer du Nord s'organisa. On vint devant les comités, devant la Chambre pour obtenir des octrois pour sa construction, et c'est alors que commença le mouvement qui a fini par nous donner notre ligne provinciale. Mais avant cette époque était commencé le chemin de fer de Colonisation du Nord, de Montréal à St. Jérôme, et ce chemin, qui n'était qu'un roseau, a donné naissance à un arbre gigantesque, puisqu'il fut la cause déterminante du " Montreal, Ottawa et Occidental," qui créa à son tour le Pacifique Canadien.

Il y eut en ce temps-là une espèce de croisade enthousiaste. Une compagnie se forma, et jeta les bases du plan gigantesque du Pacifique Canadien. Pendant 18 mois, presque toute la vallée du nord de l'Ottawa, à partir de Montreal jusqu'à Pontiac, fut littéralement envahie par les apôtres de l'entreprise, et à la fin, on parvint à faire accepter le projet, qui voit aujourd'hui sa pleine et entière réalisation. Deux compagnies se formèrent, l'une à Québec, construisant le chemin de la Rive Nord de Québec à Montréal, avec l'embranchement des Piles, l'autre à Montréal pour construire le chemin à lisses de Colonisation du Nord de Montréal à Ottawa. Voilà ce que l'organisation a pu produire dans l'espace de deux ans. Le travail fut immense. On avançait vigoureusement, mais plus on avançait plus les obstacles se multipliaient.

La même puissance qui avait empêché la construction du chemin de la Rive Nord depuis 1852 à 1872, se faisait déjà sentir, et les capitalistes importants qui s'étaient mis à la tête de cette entreprise, et qui étaient passés en Angleterre pour y trouver un appui monétaire, virent leurs efforts échouer, et revinrent au pays sans avoir pu négocier les bons, qui leur auraient procuré les fonds nécessaires. C'est de cette époque que date la première idée de la construction du chemin par le gouvernement. En 1875, l'administration qui avait suivi celle de l'honorable M. Ouimet, annonça au public qu'elle se chargeait de la construction du chemin de fer de Québec à Ottawa. C'était là, M. l'Orateur, une politique vigoureuse, hardie, peut-être audacieuse.

Quoi qu'il en soit, nous apprécions aujourd'hui les bons résultats d'une entreprise dont on n'avait pas calculé les conséquences. Car si, alors, il eut été possible, on aurait reculé devant la terrible responsabilité qu'assumait le gouvernement.

### LES CRAINTES ET LES CALCULS DE 1875.

A Dieu ne plaise que je veuille revenir contre une politique que j'ai franchement défendue et soutenue, et que je croyais devoir être féconde pour le pays.

Je ne me cachais pas toutefois les dangers financiers que la Province pouvait courir en prenant à sa charge cette immense entreprise. J'écrivais dans *La Minerve* à la date du 21 septembre 1875 :

" Les élections ont eu lieu et leur signification a été comprise de tout le monde, savoir : que les conservateurs de la Province de Québec ne sont pas une faction poli-

tique, mais bien un grand parti, raisonnant et réalisant ses idées, sans s'occuper plus qu'il ne faut des individualités. On a vainement essayé de soulever des ferments de dissensions entre les anciens et les nouveaux ministres. La grande voix du parti a couvert ces cris de discorde et le ministère est sorti des élections avec des éléments de vitalité dont il a droit d'être fier, et qu'il doit mettre au service de la cause qui l'a fait triompher.

" A peine sortis de la lutte et de la victoire, nos chefs n'ont pas eu à chercher longtemps pour trouver une occasion de se montrer à la hauteur de la position que le pays venait de leur faire. Une question immense se dressait devant eux, menaçante pour l'avenir de la Province, terrible et dangereuse pour un gouvernement : Que vont devenir nos chemins de fer ?.....

" Il n'y avait pas à hésiter ; le travail incessant des instigateurs de l'entreprise, la générosité des municipalités, la libéralite des gouvernements avaient déjà enfoui des millions dans ce vaste sillon à moitié creusé de Québec à Ottawa. Il fallait sauver cela, et avant tout cela, et plus que cela, l'avenir de la Province demandait bien haut l'intervention du gouvernement dans cette crise inattendue.

" D'un autre côté, la question était grave. Il s'agissait de millions, et, pour un gouvernement qui se soucie de l'avenir, le " *redde rationem*" est redoutable, lorsqu'il faut baser de grandes opérations sur des ressources assez restreintes. Notre Province n'est pas obérée, tant s'en faut ; et pourtant on a déjà trouvé maintes fois à redire. Que sera-ce quand il faudra couvrir les déficits béants d'une dette envahissante, avec les seuls revenus de nos bois et de nos terres publiques ? Car il ne faut pas se dissimuler qu'à part ces deux sources de revenus, qui ne peuvent pas, après tout, augmenter bien longtemps, il ne nous reste guère que la taxe directe pour faire fonctionner notre système de gouvernement provincial.

" Deux moyens se présentaient naturellement au gouvernement pour prévenir la catastrophe dont nos chemins étaient menacés par l'échec que nous avions éprouvé sur le marché anglais : aider, par de nouveaux secours, par des facilités d'emprunt ou par des prêts directs, les associations d'individus qui s'étaient mises à la tête de ces entreprises ; ou prendre complètement en mains la construction, la direction et l'administration de ces chemins. Le premier de ces moyens était un remède à la crise, une solution des difficultés au milieu desquelles les compagnies se trouvaient placées ; le second créait tout un système.

" Si l'on n'a consulté que le goût, le désir de la population, il n'y a rien d'étonnant que l'on ait choisi le dernier moyen. On ne peut s'adresser à meilleure enseigne qu'au gouvernement lui-même pour exécuter la chose que l'on tient à avoir. C'est bien le parti le plus simple; mais est-ce bien aussi le plus sage ? La population qui forme les trois quarts de la Province, notre population française, a un défaut qu'elle tient de ses traditions féodales et monarchiques, c'est de toujours trop compter sur le pouvoir gouvernemental pour accomplir ce qui devrait être laissé à l'initiative individuelle. Est-il de saine politique pour un gouvernement de favoriser ce penchant ; ne devrait-il pas plutôt s'efforcer de le faire disparaître ? Cette disposition de notre population ferait très bien avec un pouvoir centralisateur absolu et la taxe directe ; avec nos institutions politiques, ce penchant est un danger menaçant pour les gouvernements qui voudraient y céder.

" Qu'on veuille bien nous comprendre ; nous n'entendons pas blâmer nos amis ; nous exposons une opinion ; nous exprimons une crainte, croyant qu'il est de notre devoir d'en agir ainsi. Et encore ne le faisons-nous qu'avec cette restriction bien distincte, que si c'était là le seul moyen d'assurer la construction des chemins en question, il n'y aurait pas à hésiter, il faudrait l'adopter.

" Il y a plus d'une question à étudier dans cette importante affaire qui doit être traitée avec la plus grande prudence."

La compagnie de Montréal, Ottawa et Occidental fit des observations très judicieuses à l'honorable M. de Boucherville sur les chances et la probabilité qu'il y avait pour une compagnie de continuer la construction du chemin de fer avec l'aide que cette compagnie avait déjà eue, en y ajoutant une aide qu'elle réclamait en sus. Cette compagnie de la Rive Nord demandait seulement au gouvernement de lui garantir $2,000,000 de ses bons,—la compagnie donnant en retour une hypothèque sur son chemin,—la fameuse hypothèque que le gouvernement a eue pour les avances faites aux commissaires en 1876.

Moi-même, j'avais pris sur moi de donner un autre avis au gouvernement, et j'avais dit que quand même il faudrait que le gouvernement augmentât son subside d'un million de piastres en sus du subside déjà donné, et des 2,327,000 acres de terres, ce sacrifice additionnel d'un million de piastres serait peut-être préférable, parce qu'il n'était pas difficile alors de prévoir que le gouvernement serait en définitive appelé à mettre un contingent considérable dans cette entreprise.

Cependant j'avouerai que prenant les choses tel que le gouvernement l'a fait en 1875, il n'a peut-être rien perdu en ce qui concerne la somme que nous avons à déduire aujourd'hui sur le coût total de l'entreprise. Les terres du Lac Témiscamingue, dont une partie ont été vendues en octobre 1880, valent certes plus d'une piastre de l'acre au gouvernement. Je disais aussi qu'en sus de ces $5,000,000, valeur qu'on donnait aux compagnies, si le gouvernement avait ajouté $1,000,000, la crise passée, ces compagnies pouvaient faire flotter leurs bons, et bâtir le chemin. Et je croyais qu'il valait mieux sacrifier un million que d'exposer la Province aux dépenses qu'on a encourues depuis.

Mais en supposant même que le gouvernement ait alors commis une faute, ce fut une faute heureuse, et je ne la regrette pas cette faute, car elle a eu pour effet d'assurer la completion du chemin.

On me dira que j'appuyais la politique du gouvernement en 1875. C'est vrai, j'appuyai alors mes chefs sur qui pesait la responsabilité de la direction des affaires, et, dans un discours chaleureux que je fis alors dans cette Chambre, j'en appelai à la loyauté du parti conservateur pour aider le gouvernement dans la tâche sérieuse qu'il assumait; je basai mes arguments et mes calculs sur les chiffres qui furent donnés par l'hon. député de Sherbrooke, par le *leader* de la Chambre et par l'hon. M. de Boucherville.

J'ai eu foi dans l'expérience de ces messieurs, et je dois declarer que je ne m'en repens pas, bien que cette entreprise ait place la Province dans une impasse, dont nous sortirons facilement si la même loyauté que nous avons montrée alors nous-mêmes, guide aujourd'hui les honorables membres de cette Chambre.

En 1875, le gouvernement, avant d'exposer sa politique devant les Chambres, décida, sans demander de soumissions, de donner deux contrats, dont l'un de 4 millions et quelques cent mille piastres, et l'autre de $3,600,000, c'est-à-dire environ $8,000,000, à être jetés dans cette entreprise, sans aucune autre garantie pour le gouvernement que la solvabilité des entrepreneurs. Ces deux contrats furent soumis à la Chambre et l'on put constater que la continuation des travaux par les entrepreneurs était autorisée avant que le contrat eût reçu la sanction de la Chambre.

On a dit alors comme aujourd'hui : "Mais " pourquoi n'avoir pas discuté ces contrats " devant la Chambre et fait nommer un " comité pour les examiner."

Ceux qui parlaient ainsi étaient un petit nombre des mécontents, qui sont toujours disposés à renverser les gouvernements, mais qui n'ont jamais su les former.

Ces contrats, il est vrai, n'étaient pas irréprochables, car ils ont été déclarés mal faits par les commissaires et les ingénieurs du gouvernement, et j'en trouve la preuve dans deux rapports officiels, le premier publié par les commissaires du chemin de fer, MM. Malhiot, Irvine et Chinic, portant la date du 31 décembre 1877 et signé par ces messieurs : je lis dans ce rapport ce qui suit : " cependant il ne faut pas oublier " que le chemin ne pouvait pas être cons- " truit pour le prix porté au contrat entre " le gouvernement et les entrepreneurs ; " aussi, en décembre 1876, les divers sub- " sides accordés par la législature pour la " construction des dits chemins étant épui- " sés, à l'exception de $19,500, et les mu- " nicipalités ayant jusque-là refusé de payer " leurs souscriptions, les commissaires " ont obtenu du gouvernement de la Pro- " vince diverses avances qui s'élevaient, " au 1er décembre courant, à la somme " de $2,345,000." C'était là le déficit que les commissaires constataient dès 1877 sur les contrats qui avaient été donnés par le gouvernement. Dans le second de ces rapports, celui de M. Shanly, on trouve les observations suivantes faites par lui sur l'un des contrats en question :

" On peut répondre de suite et négative- " ment à la question de savoir si cette " somme est suffisante pour terminer les " travaux. Il fallait, au moins, $700,000 de " plus pour terminer les travaux lorsque " le gouvernement a passé le contrat le " 16 novembre 1875 : le fait est que les " quantités des excavations, de la maçon- " nerie, etc., etc., qui ont servi de bases au " contrat étaient fausses, supposées et non " réelles."

Voilà les contrats qui furent soumis au parlement à cette époque, et sur lesquels nous avons eu à travailler. S'il y a des déficits, il ne faut pas trop en blâmer le gouvernement qui a fait ces contrats. J'ai déjà eu occasion de dire en cette Chambre, que, dans l'appréciation des fautes énormes de l'administration subséquente, celle de mon honorable ami qui siége maintenant à la gauche, il fallait faire la part des circonstances. Je comprends facilement qu'absorbé complètement par les besoins d'une situation precaire, pouvant à peine donner son temps à l'administration de la chose publique au milieu des bouleversements politiques d'alors, et se trouvant harassé par la guerre incessante de tous les jours que lui faisait dans le temps la loyale opposition de Sa Majesté, mon honorable ami ait été entrainé dans bien des fautes, ait rencontré bien des obstacles. Je ferais des reproches à cette

opposition dont j'étais alors le chef, si je ne croyais sa conduite justifiée par l'importance de la question qui se débattait alors. Les pertes que la Province a dû subir pendant cette lutte, la suspension presque complète de toute action gouvernementale, n'étaient rien en comparaison du malheur irréparable, qui aurait frappé le pays, si, dans les traditions de notre histoire, eût été confirmé l'acte arbitraire qui avait sapé la base du gouvernement électif et responsable.

FAUX CALCULS.

Je suis étonné d'entendre dire : " Nous " pensons que vous avez fait un mauvais " marché. Nous avons faits des calculs et " nous déclarons que le prix est trop peu " élevé ; nous pensons que si le gou- " vernement gardait son chemin, il pour- " rait réaliser des bénéfices en l'adminis- " trant lui-même. "

Demandez à ces gens sur quoi ils s'appuient pour dire cela, demandez-leur s'ils ont consulté des autorités en matières de chemins de fer, demandez-leur s'ils ont entre les mains des calculs d'ingénieurs, et ils vous répondront qu'ils n'ont rien de cela. Cependant ils n'en affirmeront pas avec moins de présomption qu'ils s'y connaissent aussi bien que qui que ce soit. Ou, comme le disait l'hon. député de Québec-est dans la fameuse assemblée du bureau de commerce : " Je vois bien le rapport de M. Shanly, j'ai vu ses conclusions, il est vrai qu'il y déclare que les prix offerts sont très avantageux, que les contrats offrent toutes les garanties possibles, mais, moi, le député de Québec-est, qui n'ai aucune expérience dans ces choses, j'affirme que M. Shanly ne sait pas ce qu'il dit, et je n'ai pas foi dans son appréciation. "

On fait des calculs à perte de vue sur des probabilités, sur des espérances Cela fait bien pour un prospectus, pour une réclame, mais cela ne balance pas les livres du Trésor. Je ne suis pas de ceux qui croient aveuglément à ce que disent les chiffres groupés pour plaire, mais j'aimerais qu'on me désignât un grand projet, un grand chemin de fer, qui n'aient trompé leurs auteurs dans la perspective des profits que ces entreprises devaient rapporter. Prenons, par exemple, le prospectus du Grand-Tronc, publié en 1852 ; on y promettait des résultats brillants et presque immédiats aux actionnaires. Les calculs paraissaient bien faits et il n'y avait pas à s'y méprendre, la fortune des souscripteurs était faite. Et cependant, après les travaux énormes et les efforts incessants que l'on a faits depuis 30 ans, on en est encore à chercher les moyens de payer les bons préférentiels qui ont été émis. Les premiers actionnaires se consolent peut-être, comme celui que je rencontrai en 1876 à Liverpool, qui, me montrant £9.000 de bons primitifs du Grand-Tronc, me disaît : " J'ai encore une consolation, ces billets ont été imprimés avec luxe, et l'impression s'en conserve bien. " Et me montrant aussi un document qui accompagnait ces bons, il me dit : " J'ai " encore une autre consolation en lisant " le prospectus alléchant que l'on mettait " devant le public. C'est si bien dit et si " bien écrit que je rêve encore aux profits " que j'aurais dû faire. "

Que nous disaient les avocats de Q. M. O. & O., en 1875 ? Le premier ministre d'alors, homme très peu crédule, on le sait, le leader de la Chambre, nous assuraient les plus heureux résultats, et ne portaient les dépenses à faire par le gouvernement, qu'à 2 millions et demi de dollars.

L'hon. M. de Boucherville disait à la séance du Conseil Législatif du 23 décembre 1875 :

" Dans l'arrangement primitif proposé et non accepté, le gouvernement aurait dû garantir l'intérêt sur deux millions. Or garantir deux millions équivaut à les payer ou que l'on emprunte ou que l'on ne paie que l'intérêt, pendant que le gouvernement, par le projet qu'il soumet à cette chambre, ne sera responsable, pour tout le chemin, c'est-à-dire depuis Québec à Portage-du-Fort, que d'une somme de $2,327,000 Cela est dû à la réduction que nous avons obtenue en faisant de nouveaux contrats avec les entrepreneurs."

Bien plus, un homme qui pourtant n'a jamais été optimiste en matière de finances, l'honorable député de Sherbrooke, alors trésorier, était lui-même tombé dans le panneau, et il croyait qu'une ère de prospérité allait commencer pour la Province. Il croyait surtout que le chemin ne coûterait absolument que la somme que l'on calculait dans ce temps-là, c'est-à-dire une somme totale, y compris les réserves et les dépenses imprévues, de $9.800.000. Et il fallait naturellement déduire de cette somme totale les terres que nous avions reprises et les souscriptions municipales.

Citons plutôt ses calculs :

" 158 milles pour la ligne
" principale avec rails d'a-
" cier, et 4 ponts de fer ; 27
" milles pour l'embranche-
" ment des Piles, avec rails
" de fer, pont de bois et ba-
" teau à vapeur..... .....$4.732.387.00
" Chemin de fer de Montréal,
" O. et O. 123½ milles pour

" la ligne principale avec rails
" d'acier, ponts de fer et 14
" milles pour l'embranche-
" ment de Saint-Jérôme..... 3,601,649.75
" De Aylmer à Portage du
" Fort, étendue de 50 milles
" à $20,000 le mille, non
" compris le matériel roulant 1,000,000.09
" Ajouter le coût de la station
" de Montréal, le pont sur
" l'Ottawa, etc., etc.,.. ..... 466,701.00

" Soit un total de.....$9,800,737.75

Nous avons dû payer ou serons obligés de payer près de 4,000,000 de plus que cette somme pour construire la ligne seulement jusqu'à Aylmer.

M. Shanly avait donc raison lorsqu'il disait que les chiffres sur lesquels on basait les contrats, devaient nécessairement être de beaucoup dépassés.

Si je cite ces passages des discours de mes prédécesseurs, c'est pour démontrer à cette chambre que lorsqu'on veut faire d'avance des calculs sur les dépenses ou les profits d'un chemin, ou sur le coût de sa construction, on est toujours trompé. C'est pour cette raison que le gouvernement n'a pas voulu prendre ces *aléas* dans le calcul de notre budget. Nous ne voulons pas marcher avec des calculs fantaisistes, mais avec les chiffres officiels que nous avons devant nous. Nous connaissons les déficits qui se sont accumulés depuis quelques années, et celui de cette année ; nous connaissons les sources de notre revenu, celles qui sont certaines ; nous comptons ce que nous avons à payer comme intérêt et amortissement sur notre dette, et nous ne voulons tromper ni la chambre, ni le public, en nous fiant à l'incertain. Nous devons à nos créanciers de ne plus courir de risques dans l'estimation de nos ressources.

Nous savons qu'en vendant notre chemin, nous dégrevons notre budget suffisamment pour assurer au pays que les déficits cesseront, et que nous pourrons voir dans un avenir très rapproché le jour où les surplus les remplaceront.

### LA PROVINCE NE PERD RIEN DANS LA VENTE ACTUELLE.

Je ne me fondais pas sur des calculs fictifs quand j'ai dit que la Province ne perdait rien dans la transaction que nous voulons faire. Je l'ai dit, et j'avais raison, car les chiffres sont là pour le prouver. Les sommes payées pour la construction du chemin s'élèvent, suivant l'état que je mettrai devant cette honorable Chambre, à une somme totale de douze millions, six cent et quelques milles piastres. Ajoutons à cela les $400,000 que j'ai toujours comptées pour le parachèvement du chemin et, nous aurons les $13,000,000.

### SUBSIDES ANTÉRIEURS A 1875.

J'ai dit que la Province en 1875 faisait le sacrifice de deux millions six cent et quelques milles piastres, plus 2,327,000 acres de terre, faisant en chiffres ronds $5,000,000 ; je ne vois pas pourquoi l'on ne ferait pas aujourd'hui le sacrifice que nous étions disposés à faire alors. C'est là la base financière que j'ai posée dès le commencement, lorsque j'ai décidé de recevoir des offres pour notre chemin. Et encore pourrions-nous facilement estimer le sacrifice que nous faisions en 1875 à un montant plus élevé. Car ces terres valaient certes plus qu'un dollar de l'acre. L'agent des terres le plus compétent, M. Russell, estimait la valeur de ces terres à trois piastres de l'âcre, et, dans cette Chambre même, le député d'Argenteuil d'alors, monsieur Bellingham, ne les estimait pas à moins de cinq piastres de l'acre. Nous avons fait la vente d'une partie de ces terres le 15 octobre 1880, et les enchères sur la partie vendue se sont élevées à $262,000, seulement pour le bonus de la coupe de bois. Ajoutons à cela la rente foncière payée par les marchands de bois et le revenu considérable que donnera l'exploitation de cette région forestière, et cette honorable Chambre n'aura pas de peine à conclure avec moi que ces terres valent aujourd'hui pour la couronne plus de deux piastres de l'acre.

Le gouvernement avait fait alors ce cadeau de plus de $5,000,000, et il ne doit pas revenir aujourd'hui sur sa libéralité. Le gouvernement n'a pas fait ce chemin de fer en vue d'une spéculation ; il a au contraire entrepris cette grande œuvre dans l'intérêt du commerce et de la prospérité générale de la Province. S'il retrouve les fonds qu'il y a mis, en sus du don qu'il voulait faire aux compagnies privées, c'est aussi loin que peuvent aller ses désirs dans l'administration de la chose publique. Or, nous retrouvons nos $8,000,000, c'est-à-dire $7,600,000 en argent, et non seulement $400,000 de travaux pour finir le chemin, mais bien une somme de $1,098,000 de travaux utiles, nécessaires mêmes, et dans tous les cas demandés par les besoins du commerce et la bonne exploitation du chemin.

On trouve le gouvernement trop généreux dans les sacrifices qu'il est prêt à faire. Et, chose singulière, c'est dans les

rangs des intimes du gouvernement de 1875 que l'on jette ce cri. Mais c'est de ce gouvernement même que nous avons pris cette inspiration.

Que disait l'honorable monsieur Angers dans son discours sur la question des chemins de fer. " Nous ne voulions pas après " avoir fait tant de sacrifices, renoncer aux " résultats que cette legislation généreuse " réserve pour l'avenir. Les sacrifices " nouveaux que nous demandons à la " Province ne seront pas en pure perte et " l'avenir du chemin nous récompensera " pour la générosité que nous montrons " dans notre " législation."

Dans ce temps-là on avait beaucoup de confiance dans les municipalités, car l'honorable ministre disait :

" J'ai déjà fait mention de l'esprit libéral " avec lequel les cités de Québec et de " Montréal et les municipalites des envi- " rons, surtout celles qui avoisinent Mont- " real, ont souscrit en faveur de ce chemin " de fer ; nos résolutions ont en vue de pla- " cer ces municipalités généreuses dans la " meilleure position possible. J'espère, " monsieur l'Orateur, que l'exemple de ces " municipalités sera suivi par d'autres mu- " nicipalités. Et ce fait a eu son influence " sur la décision que le gouvernement a " prise, car, tôt ou tard, il est probable que " chaque corporation, chaque municipalité " contribuera comme elle le doit à la réali- " sation d'un projet aussi patriotique, et la " Province saura reconnaître cette généro- " sité de leur part.

C'est bien loin du temps où l'on disait que l'on voulait prendre les municipalités à la gorge, et où l'on brûlait en effigie celui-là même qui faisait tant de compliments à ces municipalités.

L'honorable ministre finissait son discours en disant : " Ce n'est pas là le lan- " gage que devraient tenir des hommes de " cœur. Ce que nous devons dire, c'est " qu'ayant commencé cette œuvre, nous " devons la terminer le plus tôt possible. " N'allons pas attendre qu'il soit trop tard " pour construire cette route. N'allons pas " pour montrer notre volonté de faire tous " les sacrifices que l'entreprise entraînera " nécessairement, attendre que ces sacri- " fices soient faits sans utilité. Ces consi- " dérations ont forcé le gouvernement à " adopter de prime abord et sans hésita- " tion la marche qu'il suit et dont de " mûres réflexions viennent ensuite con- " firmer la sagesse.

" Le gouvernement a dit : Si nous diffé- " rons la construction du chemin de fer de " Québec au Portage du Fort, si cette ligne " n'est complétée qu'après la construction " d'autres lignes rivales, jamais elle ne " sera en état de lutter avec avantage con- " tre le " Canada Central " et les autres " voies qui seront construites dans le but " de diriger le trafic d'Ontario et des Etats- " Unis sur d'autres points au detriment de " la province de Québec.

" Je pense que le gouvernement a été " sage et qu'il a prouvé sa sagesse, en " disant que nous devons construire cette " route, afin d'être, pour ainsi dire, hors des " atteintes d'une ligne rivale ; car, quand " cette voie aura eté complétée, aucune " compagnie ne s'aventurera à en cons- " truire une tout contre, vu qu'il ne " serait souscrit en Angleterre aucun capi- " tal pour un tel objet, et que les capita- " listes anglais répondraient à ceux qui en " feraient la proposition : Vous avez été " devancés par la province de Québec, qui, " bien pénétrée de l'importance du trafic " de l'Ouest, n'est pas restée en arrière, et " même avant que ce trafic fut créé, a tenu " ses locomotives prêtes, et ses chars atta- " chés les uns aux autres, pour transporter " les marchandises à Montreal, et *le sur-* " *plus* à Québec."

Il n'y avait pas, monsieur l'Orateur, que le leader de la chambre basse qui tenait un pareil langage, le premier-ministre disait la même chose dans la chambre haute.

Il s'exprimait ainsi à cette même seance du 23 decembre :

" Une autre considération digne de vous être signalée, honorables messieurs, c'est qu'en échange du sacrifice pécuniaire que nous faisons momentanément, nous reprenons l'immense étendue de terrain boisé que nous avions donné au lieu de subsides aux compagnies chargées de trouver les moyens necessaires à la construction de ces chemins. Or la possession de ces terres deviendra après la construction de ces chemins d'une valeur plus considérable que le subside en argent que nous accordions par le projet qui vous est soumis. Ces terres reprendront une valeur qui nous remboursera et au delà des sacrifices que nous faisons actuellement. "

### ON VOULAIT LE PACIFIQUE ET UN PONT POUR MONTRÉAL.

Dans ce temps, mon ami l'honorable député d'Hochelaga me permettra de dire que l'une de ses grandes frayeurs était que le chemin du Pacifique ne vint pas déverser son commerce sur nous, et il demandait alors deux choses : la première, que le chemin fût poussé jusqu'à la Baie Georgienne et jusqu'au Saut Sainte-Marie, et cela pour venir où ? Pour venir jusqu'à Montréal et là construire sur le Saint-Laurent un pont pour faire concurrence au

Grand-Tronc dont le pont ne suffit plus au commerce.

Il y a loin de ces projets tout sectionnels à la tendresse nouvelle de l'hon. député pour la ville de Québec et pour la section-Est du chemin !

" Pour se débarrasser, disait mon honorable ami, de ce monopole incommode et ruineux, on a été jusqu'à proposer sérieusement et à plusieurs reprises la construction d'un second pont vis-à-vis de Montréal. "

Et l'on sait que deux ans plus tard il demandait la construction d'un pont que l'on appelait le pont Albert, qui devait traverser le Saint-Laurent vis-à-vis l'Ile Saint-Hélène à Montréal. L'honorable député disait encore :

" Le Canada Central a son débouché vers l'Est assuré par les lignes du Coteau, de Prescott et de Brockville. Nous pourrions lui offrir un quatrième débouché pour notre ligne. "

A l'heure qu'il est nous ne lui offrons pas un quatrième débouché, mais nous lui offrons notre ligne comme son débouché vers l'Est. C'est-à-dire comme la route nationale et commerciale qui fera sa fortune et notre prospérité.

" Il me semble, ajoutait-il, que notre prospérité future consiste en grande partie à nous faire les transporteurs du grand commerce de l'Ouest. Que l'on prenne le grand point de production, l'Ouest ; le point de consommation, l'Europe ; une ligne passant par New-York offre le plus long parcours : une autre qui suivra le St. Laurent offre un parcours moins long ; mais une passant par la rivière Ottawa et continuant par le fleuve St. Laurent se trouvera, pour ainsi dire, continuellement sur la ligne droite, et sera de 300 milles plus courte que celle du fleuve. Si nous voulons verser à pleins bords la prospérité sur notre province, établissons cette route ; à cela tous nos efforts doivent tendre : d'abord un chemin de fer, celui que nous sommes à construire et qui devra nous relier à la Baie Georgienne ; puis aussitôt que nos ressources nous le permettront, la canalisation de l'Ottawa."

Mon honorable ami parlait là d'un projet qui, je l'espère, se réalisera. Nous aurons plus tard la grande canalisation de l'Ottawa, c'est-à-dire le grand commerce de Chicago, pour lequel la rivalité est si grande qu'autourd'hui nous lisons dans les dépêches télégraphiques que la législature de New-York vient de voter une loi pour rendre complétement libre la navigation des canaux dans tout l'Etat. Si nous consultons les statistiques à ce sujet, nous verrons que ce n'est pas un petit sacrifice que fait là l'Etat de New-York, mais un sacrifice qui se chiffre par une somme de $55,000,000, coût des canaux de l'Etat. Cette mesure a rencontré une forte opposition dans la législature de l'Etat, mais il y a été établi victorieusement que même si l'administration y perdait un revenu considerable, la liberté des canaux donnerait au commerce un développement amplement suffisant pour compenser cette perte.

### SACRIFICES FAITS AILLEURS POUR LES VOIES DE COMMUNICATION.

Je m'écarte un peu de mon sujet, mais je le fais pour prouver que nous n'inaugurons pas une politique nouvelle en proposant la vente de notre ligne avec sacrifice, que nous ne faisons que suivre une route déjà tracée ailleurs.

Je vois dans " Poor's Railway Almanach," le recueil le plus autorisé dans ces matières, que la Pensylvanie avait, jusqu'en 1857, dépensé sur ses canaux une somme de $50,000,000. Cette grande entreprise ne rapportant que peu de revenus à l'Etat, on avait souvent essayé, avant 1857, de se débarrasser de ces canaux, dans le but d'aider le commerce et de dégrever l'Etat de cette charge, et, là comme ici, on avait crié *aux jobs, à la fraude, au monopole.* On disait : les compagnies de chemins de fer auxquelles vous allez vendre ces canaux vont monopoliser les voies de communications et devant cette opposition on défera la vente jusqu'en 1857, mais à cette époque on fut content de vendre la voie principale de Philadelphie à Pittsburg pour une somme de $7,500,000 à la compagnie du chemin de fer Pensylvanie, et les autres canaux à différentes compagnies pour une somme totale de $5,000,000. On a vendu pour $12,500,000 ce qui avait coûté à l'Etat $50,000,000.

### POURQUOI UN GOUVERNEMENT NE DOIT PAS POSSÉDER DE CHEMINS DE FER.

M. l'Orateur, la question se pose carrément devant la Chambre, dans le programme que nous lui soumettons : Est-il avantageux pour un gouvernement d'exploiter des chemins de fer ? Le gouvernement a-t-il raison de vouloir disposer de son chemin ?

A cette question je réponds hautement qu'il n'est pas un homme sincère, il n'est pas un homme sérieux et réfléchi qui n'admette qu'un gouvernement ne doit pas et ne peut pas, à moins de ne pouvoir faire autrement, administrer et exploiter lui-même un chemin de fer, et que la politique doit être de s'en débarrasser aussitôt qu'il trouve l'occasion de le faire. En m'attaquant

un journal a dit que la politique des grands hommes d'état et des gouvernements était d'acquérir et d'exploiter des chemins de fer. Ce'ui qui disait cela ne savait pas ce dont il parlait ; mais pour certains polémistes, les faits et l'histoire ne sont rien. En effet, il y a deux ans on a essayé en France de faire acheter par l'Etat tous les chemins de fer français, et l'homme d'état qui pendant un certain temps fut le dictateur de la France et qui exerce actuellement une si grande influence sur ce pays,—j'ai nommé M. Gambetta, —un jour essaya à la tribune de faire adopter cette idée par les chambres françaises; mais trois semaines après il était obligé de monter à cette même tribune et de déclarer que le gouvernement ne pouvait pas et ne devait pas adopter une mesure comme celle-là.

Voici les appréciations que je trouve à ce sujet dans le même recueil que je citais tantôt, on les dirait expressément écrites pour nous :

" Administrées par l'Etat, les voies ferrées " seront inévitablement exploitées dans les " intérêts des localités qu'elles traverseront, " au lieu de l'être dans les intérêts du com- " merce et du peuple en général.

" Il faut que l'Etat administre les che- " mins de fer de manière à ce qu'ils paient, " sinon, ils deviennent une charge pour le " public, et pour qu'ils paient il faudra " augmenter considérablement ce tarif, " parce que tout le monde sait qu'il est im- " possible à un gouvernement d'adminis- " trer des chemins de fer sans que ça lui " coûte le double de ce que cette même ad- " ministration coûte aux particuliers. Aux " mains de l'Etat les employés des chemins " de fer ne se sentiraient plus constamment " poussés par l'aiguillon de l'intérêt privé, " sans lequel une entreprise ne peut " réussir.

" Aucun gouvernement, celui des Etats- " Unis moins que tout autre, n'exécute de " grands travaux d'utilité publique sans " que ça lui coûte le double de ce que ça " coûterait à un particulier ou à des com- " pagnies. Mais ce n'est pas là, tant s'en " faut, le côté le plus sérieux de la question, " et l'intervention du gouvernement dans " ce qu'on peut appeler le domaine de l'in- " dustrie privée a des conséquences beau- " coup plus sérieuses encore.

.....

Je continue à citer la même autorité : " Si l'état prenait sur lui d'acquérir les " chemins de fer, au bout de trois ans " il serait en banqueroute. Il n'est pas " besoin d'arguments pour convaincre, " même l'esprit le plus obtus, de la vérité " de cette assertion ; de sorte qu'il n'y a " pas plus de danger que le gouvernement " acquiert les voies ferrées du pays qu'il " n'y en a qu'il s'annexe la Turquie et ne " se charge de la dette. Il faut donc que " les voies ferrées ne changent pas de " mains et continuent à rester entre les " mains de corporations privées."

Mais est-il besoin de pareilles autorités ?

On aura beau dire, le vrai sentiment public est que le gouvernement ne continue pas à se plonger dans les déficits, qu'il évite la taxe directe, sentiment exprimé par mon honorable ami le député de St. Hyacinthe, lorsque pensant à quitter l'arène politique, il se rendait à Montréal, et disait aux débuts de la campagne électorale : " Le pays " est avec moi ; le pays ne veut pas de la " taxe directe. " Il ajoutait : " Au gou- " vernement qui procurera au pays une " transaction favorable pour la vente de " son chemin, "—et il mentionnait le chiffre qu'il avait en vue,—" je donnerai " mon concours."

" La première chose que nous avons à " faire, ajoutait-il,—c'est de dégrever notre " budget Nous payons tous les ans pour " intérêts et fonds d'amortissement $900.- " 000. Tant que cet état de choses existera, " il sera impossible de faire faire à la Province " les progrès qu'on doit attendre d'un gou- " vernement bien constitué. On ne peut ar- " river à ce résultat que par la vente du che- " min de fer. Si on pouvait en disposer d'une " manière qui ne serait pas préjudiciable " aux intérêts futurs de la Province, et si " on pouvait en obtenir le montant que le " gouvernement a annoncé lui avoir été " offert $3,000,000—ce serait une bonne " transaction. "

M. Mercier ajoutait encore au programme que le gouvernement devait avoir, certains articles qui ne se rapportent pas à la discussion actuelle. Cependant on disait que l'Hon. député de St. Hyacinthe avait brûlé ses vaisseaux; que, dans sa retraite, il attendrait l'occasion favorable pour venir mettre au service de son pays les talents incontestables qu'il possède. Je pourrais bien ajouter, M. l'Orateur, que lorsqu'il a été connu dans Montréal que le gouvernement avait complété l'arrangement qui est maintenant soumis à cette Chambre, M. Mercier a dit publiquement que si le Premier Ministre avait réellement réussi à faire cette transaction, il avait accompli un acte dont tout le pays devait lui savoir gré. Et il ajoutait : " Il ne doit pas y avoir de " politique sur cette question. La nation " entière y est intéressée."

Je n'ai pas été étonné d'apprendre ces déclarations de l'Hon. député de St. Hyacinthe ; car j'affirme encore une fois haute-

ment que le sentiment public, dans toute la Province, est en faveur de l'arrangement que le gouvernement a pris. Il a fallu l'incident malheureux, regrettable, de la retraite d'un de mes collègues pour mettre en éveil les haines politiques qui, dans certains quartiers, s'accumulent contre notre gouvernement depuis sa formation. On a soulevé les préjugés de localités. Un commencement d'agitation s'est manifesté dans Québec, et l'hon. chef de l'opposition à qui les soubresauts politiques ne coûtent pas grand'chose, a jeté par dessus les moulins ses déclarations du commencement de la campagne électorale de novembre dernier.

Je n'ai pas besoin de citer d'autres autorités que celle de mon ex-collègue dans le gouvernement, l'hon. député de Sherbrooke (M. Robertson), qui, dans une lettre qu'il m'adressait, et qui se trouve dans la correspondance maintenant devant vous, M. l'Orateur, disait :

" J'ai reçu de Londres, par le câble, deux " dépêches concernant la vente du chemin " de fer de Q. M. O. et O. à un syndicat de " Londres, Angleterre.

" J'ai répondu personnellement : prix du " chemin, environ huit millions ; prix de " l'affermage, l'intérêt à 5 p. c., $400,000 " par année.

" J'ai dit aux membres de ce syndicat " qu'on ne pouvait pas leur donner " de temps pour se décider ; que s'ils " veulent faire une offre, ils doivent la " faire à leurs risques, et que cette offre " sera considérée avec les autres. Nous " devrions quand même vendre le chemin " un prix aussi élevé que possible, et nous " débarrasser de cette affaire "

Le Trésorier actuel de la Province savait comme son prédécesseur ce qu'il nous fallait pour équilibrer nos finances, et il a vu le gouffre vers lequel nous nous précipitions si nous ne nous assurions pas un revenu stable. Et pour arriver à ce but, il déclara qu'il fallait vendre le chemin, comme en 1879 le chef du gouvernement d'alors voulait le louer en disant que nous ne pouvions plus le garder. Dans le discours du Trône de 1879, on lisait ce paragraphe :

" Comme le moment est arrivé où les chemins de fer du gouvernement doivent commencer à donner des revenus, il a semblé que le meilleur moyen, et de les rendre aussi productifs que possible pour la Province, et de créer le trafic qui leur est nécessaire, était de les louer pendant un certain nombre d'annees à des hommes d'affaires possédant les capitaux et l'expérience indispensables, lesquels seront ainsi directement intéressés au succès de notre entreprise. Des arrangements ont été faits dans ce but, et ils seront soumis à votre approbation, ainsi que la loi l'exige. "

Je pourrais citer une autre autorité, ce que je fais avec d'autant plus de plaisir qu'elle émane d'un adversaire, je veux parler de l'ex-député de Montmorency, M. Chs. Langelier. L'année dernière, cette honorable Monsieur prononçait dans cette Chambre un discours extrêmement soigné, rempli de renseignements et de chiffres, dans lequel il disait : " Il est évi- " dent qu'en louant le chemin aux condi- " tions mentionnées dans le projet de bail " que je viens de citer, le gouvernement " Joly aurait épargné à la province $3,411,- " 192.36, puisque les locataires s'obli- " geaient à faire, à leurs dépens, *sauf rem-* " *boursement dans la suite*, les travaux " pour la confection desquels le trésor pro- " vincial a payé ou paiera cette même " somme : c'est-à-dire qu'au moyen de ce " bail le ministère Joly dégrevait le budget " d'une somme de $3,411,192,36, montant " qui, à 5o/o, représente un intérêt annuel " de $170 559,62. "

M. Langelier disait aussi : " Pourquoi " le gouvernement libéral a-t-il échoué dans " cette tentative de louer notre che- " min de fer Provincial, et de restaurer par " là les finances de la Province ? C'est " parce que le premier ministre actuel et " ses amis lui ont fait alors une opposition " factieuse, déloyable et anti-patriotique " dont le chef du gouvernement sent " encore les conséquences.

" C'est donc grâce au parti conservateur " que le chemin n'a pas été loué et qu'il " est encore exploité par le gouvernement. " En Europe, les hommes les plus com- " pétents sont unanimes à condamner " l'exploitation d'un chemin de fer par " l'Etat. Voici ce qu'en dit un homme " dont la compétence en pareille matière " est universellement reconnue ; je veux " parler de M. F Jacquemin, directeur des " chemins de fer de l'Est, en France, " Vol. I, page 33 :

" Si l'on veut, dit-il en parlant des dan- " gers économiques de l'exploitation par " l'Etat, apprécier l'exploitation par l'Etat, " il faut voir ce qu'elle était dans les gran- " des lignes aliénées par les gouvernements " allemands et ce qu'elle est encore dans " quelques exploitations morcelées. Les " dépenses d'exploitation sont soldées par " le budget de l'Etat, on ne porte à leur " réduction qu'un intérêt platonique. Quant " au développement des recettes et à la re- " cherche du trafic, il n'en est pour ainsi " dire pas question : certains agents con- " sidéraient cette recherche comme avilis- " sante ; dans tous les cas, ils ne portaient " aucun intérêt à une augmentation de

" transport, dont la première conséquence " eut été une augmentation de travail.....

" Dans de semblables conditions, les rela- " tions à maintenir entre le capital de "construction et le produit de l'exploitation " sont faussées et le pays court grand ris- " que de voir amoindries, perdues peut-être, " les recettes qu'il espérait trouver dans le " produit des chemins de fer. "

Et l'hon. M. Langelier concluait de la manière la plus positive possible, que le gouvernement de l'honorable M. Joly avait raison de vouloir se débarrasser du chemin, et d'accepter un affermage de $225,-000.

Je pourrais aller plus loin et trouver la preuve de mon assertion dans la décision prise, dès le mois de décembre 1877, par le gouvernement que dirigeait un homme qui aujourd'hui, parait-il, répudie la politique du gouvernement actuel, et qui la combat en disant que le gouvernement ne devrait pas livrer notre chemin à des mains étrangères, et que si cette entreprise ne reste pas entre les mains du gouvernement, les Canadiens Français peuvent renoncer à tout avenir.

Cependant, M. l'Orateur, le gouvernement de l'hon. M. de Boucherville, en 1877, décida de ne pas exploiter le chemin. Je parle à bon escient, le document daté du 20 décembre 1877, porte ma signature comme secrétaire de la Province de Québec. Ce sont des circulaires demandant des soumissions pour le louage ou affermage du chemin de fer du Nord. Ces avis commençaient ainsi :

" Le gouvernment de Québec *a formé* " *le projet de louer ou affermer* les sections " de ce chemin de fer, présentement en " voie de construction, et qui sont généra- " lement connues sous les noms de :

" Le chemin de fer de la Rive Nord, " 188 milles, 1865 pieds.

" Le chemin de fer de Colonisation du " Nord de Montréal, 138 milles, 1638 pieds."

La pensée du premier ministre ne pouvait être exprimée d'une manière plus claire.

Maintenant, l'hon. M. Ross qui faisait alors partie du cabinet DeBoucherville, et qui vient de se séparer de nous parce qu'il ne pouvait approuver l'idée de donner l'exploitation du chemin à deux compagnies différentes, lira probablement avec intérêt les clauses suivantes qu'il approuvait en décembre 1877 :

" Les deux sections,—ayant leur point " de division à Montréal,—seront louées ou " affermées, *soit séparément*, ou en une " seule ligne continue, selon ce que le gou- " vernement jugera de plus avantageux, " lors de la réception des propositions.

" Ceux qui feront des propositions *pour* " *cette dernière section seulement*, ou pour " toute la ligne, sont requis de mentionner " le prix additionnel qu'il seront disposés " à payer pour l'extension de la ligne " jusqu'à Portage du Fort, lorsque ce pro- " longement sera complété et relié avec le " chemin de fer du Canada Central."

L'hon. M. deBoucherville était donc alors d'avis que le gouvernement devait disposer de cette propriété et la mettre par un bail de cinq ans, dix ans ou plus, entre les mains d'une ou de deux compagnies étrangères. Et si dans ce temps, l'on voulait disposer de cette propriété, je ne vois pas pourquoi l'on ne continuerait pas aujourd'hui la politique du gouvernement même qui avait inauguré la construction des chemins de fer par l'état.

Mais non seulement j'ai l'opinion du chef conservateur d'alors, j'ai aussi l'opinion formelle de mon honorable ami le député de Lotbinière pendant qu'il était lui-même à la tête des affaires. Cet honorable député voulait que le chemin fût loué à une compagnie, comme nous le faisons ; il n'avait pas demandé d'avoir des soumissions publiques, qu'on le remarque bien, mais il s'était adressé à un certain nombre de capitalistes et ayant eu des réponses de ces messieurs, il avait fixé son choix sur un syndicat fort respectable, il est vrai, mais qui n'offrait pas plus de garanties pour la totalité du chemin que celui qui veut aujourd'hui acquérir la partie Est. On pourra s'en assurer en lisant les noms qui figurent sur le bill soumis à cette chambre. Il est bon de remarquer que les noms de ceux qui se trouvent sur la demande d'achat ne constituent pas seuls le syndicat ; mais les noms de ceux qui se trouvent sur le projet de loi annexé au projet de vente sont les noms responsables qui forment le syndicat. La distribution du capital a été faite de manière à protéger les intérêts sectionnels et nationaux.

Un incident assez piquant se passa à cette époque. La chambre de commerce de Québec se mit en tête de dire au premier ministre : " C'est nous qui allons conduire la province et qui allons être le gouvernement. Vous, vous ne connaissez pas ce que vous avez à faire ; mais nous, le bureau de commerce, nous allons vous le dire."

Ce qui m'étonne le plus en voyant la résolution de cette année (c'est peut-être par ce que ce n'est plus le même gouvernement), c'est le changement complet d'opinion du Bureau de Commerce sur cette question.

Dans la requête adressée au Gouvernement de l'hon. M. Joly, le Bureau de Commerce disait :

" Que vos pétitionnaires ont appris que " le gouvernement a l'intention d'affermer " certaines parties du chemin de fer de " Québec, Montréal, Ottawa et Occiden- " tal, ou le chemin entier;

" Que vos pétitionnaires sont d'avis que " semblable mesure serait nuisible aux " intérêts de la Province ; et que le chemin " ne devrait être affermé que lorsque toute " la ligne aura été complétée, et en bonne " voie d'opération ; car alors le gouverne- " ment sera plus à même de déterminer la " valeur réelle de l'affermage.

" En conséquence, vos pétitionnaires " prient humblement, à cette fin, que le " gouvernement n'afferme le dit chemin ou " partie d'icelui, que lorsqu'il aura été " complété."

L'hon. premier ministre alors fit une réponse digne d'un premier ministre, mais en même temps la réponse d'un homme qui, quand il le veut, sait glisser la fine ironie dans une réponse parfaitement courtoise et mettre à leur place les gens qui abandonnent un peu trop facilement leur rôle pour prendre celui des autres. Voici cette réponse :

" J'ai l'honneur de vous accuser récep- " tion de la requête de la Chambre de " Commerce de Québec, exposant que la " Chambre est d'avis que l'affermage du " chemin du gouvernement, au moment " actuel, serait nuisible aux intérêts de la " Province.

" Les représentations de la Chambre re- " cevront toute la considération que mérite " l'opinion d'hommes d'une aussi grande " expérience dans les affaires commerciales.

" En même temps, je dois vous déclarer " franchement qu'après avoir consulté des " hommes dont l'opinion en matière de " chemins de fer est d'une haute valeur, je " ne puis m'empêcher de croire que si le " gouvernement pouvait affermer le che- " min à des personnes dont la responsabi- " lité et l'expérience commerciale seraient " hors de doute, pour une rémunération " convenable, la Province y trouverait " grandement son profit.

" D'après les observations amicales qui " m'ont été faites par un certain nombre " d'hommes d'affaires, j'ai acquis la convic- " tion que ceux qui n'ont pas fait une étu- " de spéciale de la question s'abusent sur " les revenus qu'on peut attendre de fonds " investis dans les entreprises de chemins " de fer; un bon nombre en parlent comme " si ces revenus étaient les mêmes que ceux " du commerce ordinaire, mais l'histoire " des chemins de fer sur ce continent at- " teste le contraire, et si le chemin est géré " par le gouvernement au lieu de particu- " liers, les résultats seront encore pires.

" En construisant le chemin de fer, le " gouvernement a eu en vue les avantages " indirects qu'en retirerait la Province, " plutôt qu'aucun bénéfice pécuniaire im- " médiat; et ces avantages se développe- " ront dans la mesure de l'habileté des gé- " rants en affaires. Une telle habileté se " trouvera parmi les hommes d'affaires di- " rectement intéressés aux résultats pécu- " niaires du trafic, qui peuvent aussi trou- " ver les moyens de l'augmenter par leurs " relations d'affaires, plutôt que par des " officiers ou employés du gouvernement, " quelque soient leurs capacités.

" En conséquence, le gouvernement ap- " portera le plus grand soin au choix des " fermiers, et vous pouvez être assurés que " nous y veillerons de près, si nous affer- " mons le chemin, car le gouvernement y " perdra un patronage considérable.

" Inutile de vous faire observer que, de " par la loi, tout arrangement que le gou- " vernement peut faire pour l'affermage du " chemin devra être ratifié par la législa- " ture. "

Vraiment, M. l'Orateur, si cette réponse n'était pas aussi bien écrite, elle mériterait ma signature ; mais, comme il est acquis qu'un gouvernement peut prendre les idées du gouvernement qui l'a précédé, si cela peut être utile et avantageux à l'état, et que ces idées deviennent propriété publique, attendu que les gouvernements sont obligés d'avoir de l'esprit et du talent, non-seulement pour eux, mais pour leurs successeurs, je confesse que j'ai largement profité de la succession laissée par mon honorable ami.

Ce n'est pas tout, M. l'Orateur. Si nous ouvrons le rapport d'un comité du conseil Exécutif, encore mieux élaboré, s'il est possible, que la réponse que je viens de citer, on y verra que mon honorable ami est très explicite sur le fait qu'un gouvernement ne doit pas administrer lui-même un chemin de fer. Il dit dans ce rapport :

" Que l'entreprise du chemin de fer Q. M. " O. & O en est arrivée à un point où elle " doit alléger le fardeau que la Province " s'est imposé pour sa construction, et où " elle doit fournir sa part au revenu public, " et qu'il est de la plus haute importance, " dans le but de placer les finances de la " Province sur une base solide, que le " montant exact provenant chaque année " de cette source soit connu et déterminé " à l'avance.

" Que d'après l'expérience de l'histoire " passée des chemins de fer sur ce conti- " nent, il appert que le meilleur moyen " d'obtenir ce résultat désirable est d'af- " fermer le chemin de fer Q. M. O. et O., " pour un nombre limité d'années, sous la

" stricte surveillance du gouvernement, à " des hommes d'affaires d'une capacité re- " connue et commandant des capitaux " considérables, pour les raisons sui- " vantes :

" 1o. Les ressources du chemin de fer " sont encore incertaines et il va falloir " créer un trafic pour les exploiter.

" Il sera de l'intérêt des fermiers de " rechercher tous les moyens possibles " d'accroître le revenu du chemin de fer " en créant de nouvelles sources de trafic, " développant de nouvelles industries, sti- " mulant l'activité et l'esprit d'entreprise " le long du chemin de fer et attirant le " commerce, ce qui bénéficiera non-seule- " ment à eux-mêmes, mais encore à tout " le pays.

" Que, quelque zélés et fidèles que " soient les officiers du gouvernement, ils " n'ont ni les moyens, ni la facilité, ni le " pouvoir qui pourraient leur permettre " d'obtenir ce résultat, moyens, facilité, " pouvoirs que posséderaient les hommes " d'affaires, eux qui étant intéressés pé- " cuniairement au succès de l'entreprise, " commanderaient des capitaux considé- " rables à la recherche de placement, et " qui auraient de plus l'expérience dans " les diverses branches de commerce et " d'affaires qui pourraient s'y rattacher, " des parties les plus éloignées du pays.

" 2o. Aucun gouvernement, quelque soit " sa bonne volonté, ne pourra gérer le che- " min de fer avec autant d'économie que " peuvent le faire des particuliers directe- " ment intéressés à résultat des opérations " du chemin ; en sorte que, tout en n'ayant " pas les mêmes facilités pour créer un " trafic et augmenter le revenu, il serait " tenu en même temps d'encourir des dé- " penses plus considérables.

Est-il possible d'être plus explicite, plus logique, plus convaincant ? M. DeBoucherville avait formé le projet de disposer du chemin, mon honorable ami exécutait les volontés de son prédécesseur. Un accident, chez l'un, une faiblesse chez l'autre, empêcha la réalisation de ce projet qu'il nous est donné de compléter pour eux.

En présence de ces faits, M. l'Orateur, nous avons la certitude que nous ne pouvons rencontrer d'oppositon ni de la part de mes honorables amis de l'autre côté de la chambre, ni de la part de ceux dont nous continuons la politique ici, de ceux dont j'ai eu l'honneur d'être le collègue en 1877.

Pourquoi doit-on disposer du chemin, M. l'Orateur ? Ce que je viens de lire me dispensera peut-être d'ajouter quoi que ce soit aux raisons déjà données. Un gouvernement, règle générale, ne doit pas faire le commerce ; il ne peut pas être dans les affaires. Supposons, par exemple, qu'un gouvernement se mette à exploiter des carrières, des mines, etc., etc., le voilà forcément spéculateur ; pour le commerce il se fait voiturier, etc., et cependant l'immunité dont jouit un gouvernement qui ne peut être poursuivi est réellement en contradiction avec l'état qu'il exerce.

Pendant que je voyageais en Suisse en 1876, me trouvant dans un hôtel splendide, je m'étonnais du luxe de l'établissement et de la modicité des dépenses pour les voyageurs.

J'en fis la remarque à quelqu'un : " Comment se fait-il, lui dis-je, que le propriétaire de cet hôtel puisse faire de l'argent à tenir un hôtel comme celui-ci, avec autant de frais, et à des prix comparativement si réduits " ? Cet homme me répondit : " Ce n'est pas l'hôtel qui le paie ; cet hôtel a été bâti par une compagnie, et cette compagnie, en outre de l'hôtel, est aussi le propriétaire du chemin de fer qui nous amène ici ; elle retrouve là les profits qu'elle ne fait pas ici, et voilà comment elle a trouvé son compte à bâtir cet hôtel. "

Cette compagnie pouvait faire ce qu'un gouvernement n'aurait jamais pu faire. Elle pouvait cumuler et exploiter tout ce qui l'entourait, exercer toutes les industries, et tirer un profit de chacune d'elles.

Et pour preuve qu'une compagnie privée est dans de meilleures conditions qu'un gouvernement pour faire l'exploitation d'industries quelconques, je citerai un rapport de M. Brydges à propos de la compagnie du chemin de fer Intercolonial, dans lequel il disait à son gouvernement que si l'on voulait que le chemin de fer Intercolonial fût une entreprise payante comme pourrait l'être un chemin de fer privé, le gouvernement devait bâtir des hôtels dans les endroits pittoresques pour y attirer les voyageurs. Il faudrait, disait-il, songer à créer des places d'eau. Mais le gouvernement n'a pas jugé à propos de mettre à exécution ces suggestions de M. Brydges, et il a bien fait, car ce qui aurait été sage pour des individus eût paru ridicule chez un gouvernement.

Evidemment un gouvernement ne pourra jamais se substituer à des compagnies privées dans l'exploitation des industries. Une compagnie de chemin de fer ayant à sa tête des hommes d'affaires et d'expérience pourrait, par exemple, exploiter nos forêts. Cette exploitation en elle-même ne leur rapportera peut-être que peu, mais ayant un chemin à leur disposition, ils gagneront quelque chose sur le transport du bois ;

ou bien encore, une compagnie privée achetera une mine, une carrière de phosphate, une carrière d'amiante ; une compagnie de chemin de fer fera le commerce des grains, construira des élévateurs, et s'il arrive que son chemin ne paie pas, ses élévateurs, son commerce de grains, ou ses exploitations de phosphate ou d'amiante l'indemniseront, toutes choses impraticables pour un gouvernement. Il n'y a pas à se dissimuler ces choses-là. Disons que notre chemin de fer pourra rapporter l'année prochaine $1,200,000 de recettes brutes ; on sait que 25 o/o est à peu près la moyenne des profits qu'un chemin peut donner sur ses recettes brutes,—et si l'on prend 25 o/o. c'est-à-dire le quart de $1,-200,000, nous arrivons à $300,000 de profits, laissant $900,000 pour les dépenses. Le gouvernement ne fera pas un sou en sus de ces profits, car il ne peut pas spéculer sur les affaires qu'il fait, tandis qu'une compagnie peut le faire ; elle peut même faire son profit sur les dépenses de son chemin ; ses achats de lisses, de traverses, de charbon peuvent lui rapporter des bénéfices indirectement.

Je n'irai pas jusqu'à dire qu'elle peut faire du profit sur son patronage, mais enfin une compagnie peut compter sur le patronage qu'elle exerce pour l'indemniser des dépenses qu'elle a faites, tandis que pour un gouvernement, ce même patronage est une source de faiblesse.

Lorsque j'ai pris l'administration de notre ligne provinciale, on est venu me proposer de baisser les tarifs. Vous ferez ainsi une compétition avantageuse à la compagnie du Richelieu. Une compagnie des Etats-Unis m'a fait une pareille proposition, et j'ai répondu par un " non " formel ; j'ai dit que le gouvernement ne pouvait pas se prêter à un acte qui aurait l'effet de ruiner une compagnie dont il était obligé, comme gouvernement, de protéger les intérêts ; un gouvernement ne peut pas, comme une compagnie, dire : " Je vais faire de la compétition à telle et telle compagnie, je vais la ruiner ; " car il est obligé de protéger tous les intérêts, même les intérêts de compagnies qui sont ses rivales. En un mot, le gouvernement ne peut faire partie de combinaisons entre compagnies de chemins de fer, et, sur ce terrain, il n'est pas à sa place, car il ne peut être hostile aux intérêts d'aucune compagnie, il ne peut pas contrôler les fluctuations ou les changements de tarifs et faire partie des " combinaisons " qui les décident. Si le gouvernement fixait ses tarifs à un chiffre trop bas, il se ruinerait, et s'il les élevait trop, on l'accuserait de ruiner le pays.

Dans l'exploitation d'un chemin de fer, le gouvernement ne peut pas comme une compagnie privée faire certains sacrifices : il faut qu'il sache d'avance ce que lui rapportera son entreprise en fixant ses tarifs à cet effet, tandis qu'une compagnie privée peut se permettre ces mêmes sacrifices et se refaire d'un autre côté. Nous sommes obligés de savoir d'avance qu'elles sont nos ressources et nos dépenses pour cette administration ; le budget annuel du trésorier ne saurait s'accommoder des soubresauts. Il n'a pas d'actions à jeter sur le marché ; il ne peut pas jouer à la hausse ou à la baisse pour rattraper les pertes qu'il aurait pu faire.

Dans l'exploitation du domaine public, le gouvernement administre une propriété qui ne lui coûte rien, mais il n'en est pas ainsi pour notre chemin de fer qui nous a coûté près de treize millions, et nous sommes obligés de savoir quels revenus nous pourrons en retirer.

Une autre raison contre l'exploitation du chemin par le gouvernement. Je suppose qu'il arrive un accident sur notre voie ferrée ; qu'un pont se brise, qu'une collision ait lieu dans laquelle quinze ou vingt personnes seraient tuées ; où en serait le gouvernement ? On m'assure que le Grand Tronc, pour deux ou trois accidents arrivés sur sa ligne, a été obligé de payer près d'un million de dollars. Est-ce que notre gouvernement serait en état de s'exposer au paiement de pareils montants ? Nous ne pouvons le faire et cependant cela peut arriver tous les jours. Qu'un tel accident arrive, nos finances se trouvent bouleversées pour plusieurs années. Une compagnie privée s'arrangera comme elle le pourra, mais le gouvernement ne peut pas s'exposer à une situation comme celle-là.

Le gouvernement, du reste, n'est jamais épargné, et lorsqu'il s'agit de payer des dommages par suite d'accidents, il paie généralement le triple de ce que paierait une compagnie privée ; les arbitres, les jurés, les témoins, les avocats, tout le monde est contre lui, tant est répandue la croyance que prendre la propriété ou l'argent du gouvernement c'est presque une bonne œuvre.

Dans les contrats qu'une compagnie de chemins de fer est obligée de faire avec une ou plusieurs compagnies, si elle transige avec des compagnies privées, elle arrivera promptement à un résultat effectif, tandis que si le gouvernement a pareille transaction à faire avec ces compagnies et que cela demande célérité, il lui est presque impossible d'en arriver à un bon résultat, car il faut d'abord assembler le Conseil Exécutif et attendre son rapport; et l'officier autorisé du bureau de direction de la com-

pagnie contractante trouvera bien ennuyeux toutes ces lenteurs, et finira par se retirer sans rien conclure. La chose serait encore pire, s'il fallait assembler la législature et attendre pour agir la décision des soixante-cinq membres qui la composent. Inévitablement ceux avec qui vous auriez à transiger, vous diraient : nous ne pouvons pas attendre ainsi, nous allons chercher ailleurs.

PEUT-ON GARDER LE CHEMIN DE FER SANS TAXER LE PEUPLE ?

Mais, M. l'Orateur, il est une autre raison plus grave encore pour vendre notre chemin, la voici : c'est que nous n'avons pas d'argent pour rencontrer les dépenses qu'il y a à faire sur notre ligne provinciale. Cette raison prime toutes les autres. Les recettes du chemin de fer ne fournissent pas au gouvernement, déduction faite des dépenses d'exploitation, ce qui lui faudrait pour exécuter les travaux nécessaires à son parachevement. Au nombre de ces travaux se trouvent ceux à faire dans la ville même de Québec et l'on soulèverait toute une révolution dans Québec si le gouvernement ne faisait pas ces travaux. Nous avons beaucoup de travaux à faire le long de la ligne, et l'ingénieur du gouvernement vient de nous présenter un rapport par lequel nous voyons qu'une somme de $1,140,000 doit, de toute nécessité, être immédiatement dépensée sur la ligne si le gouvernement veut garder son chemin, et mon honorable ami, le trésorier, à qui je m'adresse pour avoir ce montant me répond que nous ne l'avons pas et que nous ne pouvons le trouver.

On me dira peut-être : *Empruntez, empruntez.* Sur quoi emprunterons-nous ? Si nous gardons le chemin, il nous faudra, pour combler nos déficits et terminer les travaux à faire, emprunter une couple de millions. Or, il n'y a pas de fausse honte à le dire, à moins d'aliéner le domaine public ou d'avoir recours à la taxe directe, nous n'avons pas de quoi payer. Non, monsieur l'Orateur, le gouvernement, je l'espère du moins, ne se mettra pas dans l'humiliante position de ne pouvoir donner pour toute réponse à la question que lui fera le capitaliste qui lui demandera avec quoi il le paiera : " Je vous paierai avec votre argent." Un trésorier qui en agirait ainsi ne serait pas honorable. Aussi, je déclare qu'il est impossible au gouvernement de contracter un nouvel emprunt dans les circonstances actuelles, sans nuire gravement au crédit de la Province. D'un autre côté, nous avons promis au corps électoral que nous n'imposerions pas de charges sur la propriété. Nous ne pouvons pas tromper les électeurs, et je demanderais plustôt de retourner devant eux que de les charger du plus petit impôt direct. Et malgré toutes les perfidies, toutes les cabales de nos adversaires, le peuple sur ce point sera encore avec nous. Entre la vente du chemin et la taxe, je sais ce qu'il choisira.

Les dépenses encourues pour la construction du chemin s'élèvent à $12,615,000. Pour l'année 1880-81, les comptes publics accusent une dépense bien plus considérable que ne l'est la dépense réelle. Car dans cette période de temps-là, le gouvernement a été obligé de payer une foule de comptes et réclamations pour terrains, expropriations, règlements, etc. Les comptes publics indiquent une somme de $2,206,328 dépensée pour construction ; mais, n'eussent été ces anciennes réclamations pour des engagements contractés avant nous, le gouvernement n'aurait payé, pour construction, dans le cours de l'année que le montant de $1,368,002.51.

Il nous reste à peu près pour $1,140,000 de travaux à faire. Nos finances sont obérées et le déficit, cette année, sera de plus de $400,000.

Ah! le gouvernement doit garder le chemin de fer pour le commerce local et pour les cultivateurs. Mais ayez au moins le courage de votre opinion. Déclarez donc que vous voulez la taxe directe; allez le dire au pays. Dites aux commerçants et aux gens de la campagne qu'ils doivent s'imposer de nouveaux sacrifices pour conserver le chemin. Il y a huit à neuf cents paroisses dans la Province. Mettez pour la valeur de la propriété dans chaque paroisse une moyenne de $250,000 Vous arriverez à une somme de $225,000,000 de propriété. Eh! bien, taxez ces propriétés à un dixième de centin par cent piastres, vous aurez $225,000 par année. Si l'on veut laisser le chemin de fer pour les cultivateurs, il faut que l'on dise : " Gardons le chemin, mais taxons-nous."

Un chemin de fer n'est pas fait simplement pour des intérêts de clocher, mais pour le grand commerce et le développement général du pays. Comme le disait un journaliste d'esprit : " Si telle est l'intention de la Législature, il ne nous reste plus qu'à dire : " Paie, Jean-Baptiste. " En effet, si l'on veut garder le chemin, qu'on se taxe pour le garder.

Quant à moi, je m'empresse de le proclamer hautement, je n'en suis pas. Je suis déjà allé devant le peuple avec un projet de taxe qui demandait à peu près $175,000 par année. Je connais la réponse que le peuple m'a donnée. J'ai eu à faire la lutte contre l'honorable chef de

l'opposition, alors premier ministre, qui combattait l'idée d'augmenter les taxes. Si ses vues sont changées depuis, qu'il le dise. Moi, s'il le faut, je retournerai devant le peuple, pour lui dire que c'est pour éviter les taxes que je veux dégrever le budget au moyen de la vente du chemin. C'est sur cette question que nous avons fait les élections de 1881, et c'est fort de l'autorisation que ces élections nous ont donnée que je présente aujourd'hui le seul projet capable de sauver la situation. C'est pour tenir la promesse que j'ai faite au peuple pendant les élections. pour éviter la taxe, que je me suis mis à l'œuvre pour trouver des acheteurs.

QUELLE SERA N TRE POSITION EN GARDANT LE CHEMIN.

On me dira peut-être ; Votre position sera-t-elle bien meilleure qu'elle ne l'est aujourd'hui, si vous vendez notre chemin ? Ce chemin peut vous donner deux à trois cent mille piastres de revenus annuels, et si vous le vendez vous n'avez que l'intérêt sur sept millions et trois quarts. Je répondrai à cette objection en soumettant à cette honorable Chambre quelques chiffres.

Si l'on garde le chemin, il faudra absolument dépenser les montants suivants :

| | |
|---|---|
| $240,000 | pour l'extension aux Casernes. |
| 60,000 | pour gares. etc " |
| 100,000 | pour embranchement de Dorval au Mile End. |
| 50,000 | pour Bellerive, lignes d'évitement, etc. |
| 100,000 | pour usines et extension au chemin Papineau. |
| 130,000 | pour quais à Québec. |
| 30,000 | pour hangards, table tournante, etc., à Québec. |
| 90,000 | moitié service de transport pour rejoindre l'*Intercolonial.* |
| 225,000 | pour déplacement de la rue du Prince Edouard, etc. |
| 50,000 | pour ballast. |
| 65,000 | pour loop-line et navigation du Saint-Maurice. |
| $1,140,000 | |

Alors nous arrivons forcément à la situation suivante :

| | |
|---|---|
| Total de l'ancienne dette.. ..... | $13,000,000 |
| Total de la nouvelle dette..... | 1,140,000 |
| | $14,140,000 |
| Intérêt annuel de 5 0/0 sans amortissement ..... ..... | $707,000 |

Si nous vendons $7,600,000, nous avons la situation suivante :

| | | |
|---|---|---|
| Int. sur $13,000,000.... | $650,000 | |
| Moins intérêts sur $7,600,000 sans amortissement..... | 380,000 | |
| Il nous reste à payer annuellement ..... ..... ..... | | 270,000 |
| Ainsi dans le premier cas nous payons ..... | 707,000 | |
| " second cas " | 270,000 | |
| Différence ..... ..... | | 437,000 |
| Moins recettes probables du chemin. ..... ..... | | 300,000 |
| Différence..... | | $137,000 |
| Cette différence perdue pour nous de $137,000 par année forme en 10 ans une accumulation de..... ..... ..... | | 1,722,971 |
| Ainsi nous voilà en 10 ans avec le bilan suivant : | | |
| Emprunt pour travaux..... | | 1,140,000 |
| Déficits..... ..... | | 1,722,971 |
| Total..... | | $2,862,971 |
| A ajouter à la dette actuelle de | | 13,000,000 |
| Total..... | | 15,862,971 |
| La vente dans dix ans, pour..... | | 11,000,000 |
| Ferait perdre..... ..... | | 4,862,971 |

Comme la vente pour $7,600,000 fait perdre aujourd'hui le même montant, savoir..... $5,000,000 avec cette différence que pendant dix ans nous aurions grevé notre budget de manière à entraver tous les autres services de l'administration.

Mais au lieu de payer une somme annuelle de $650,000, que vous aurez à payer si vous gardez votre dette de $13,000,000 et si vous gardez votre fonds d'amortissement, vous aurez à payer annuellement $780,000 pour intérêts et fonds d'amortissement. D'un autre côté, en vendant $7,600,000, vous supprimez la nécessité de l'amortissement, et, par conséquent. vous dégrevez votre budget annuel de $76 000 (1 0/0),ce qui au bout de dix ans représente $953,928. C'est une chose à laquelle on ne fait pas toujours attention. Grever le budget quand on n'a pas de ressources, pour un trésorier comme pour un gouvernement, c'est commettre une injustice envers la génération actuelle ; car c'est un principe d'économie politique qu'on n'a pas toujours le droit de grever le présent pour l'avenir.

QUELLE EST LA PERSPECTIVE DES RECETTES DU CHEMIN.

Maintenant, M. l'Orateur, ces recettes de $300,000 que nous donnera le chemin si nous le gardons, se maintiendront-elles à ce chiffre-là ? Si nous gardons notre chemin, nous ne devons compter que sur le trafic local et ceux qui veulent garder le chemin parceque c'est une propriété qui a coûté $13,000,000 peuvent-ils nous garantir que ce trafic local sera suffisant pour nous indemniser ? Un homme d'affaires très haut placé dans le monde commercial me disait : " Si vous n'avez pas le Pacifique avec vous, vous pouvez être certain que votre trafic local ne fera que diminuer. Si vous repoussez le Pacifique à l'heure qu'il est, vous l'aurez pour ennemi ; il bâtira une ligne au sud de la vôtre et vous perdrez votre trafic local venant d'Ottawa, trafic qui est très considérable " Celui qui me disait cela ne pourrait pas être suspect à mes honorables amis c'était le chef reconnu du parti libéral à Montréal.

On a parlé de la Compagnie du Richelieu et du danger d'un monopole, parce que le président de cette compagnie se trouvait être un des membres du syndicat, et qu'ainsi il n'y aurait pas rivalité, mais entente entre ces deux voies de communication et, par suite, un monopole amenant exaction dans les tarifs. Or, comme il est de mode parmi nos adversaires de faire de l'administrateur du chemin de fer un épouvantail, on a voulu, dans ce cas-ci, ne pas oublier cet usage ; mais l'on a oublié que si la compagnie du Richelieu était l'ennemie de la ligne Provinciale, elle nous ferait une concurrence redoutable et désastreuse pour le trafic de notre chemin de fer, car, entre les mains d'un homme déterminé, la compagnie du Richelieu peut être pour le chemin de Québec un compétiteur extrêmement redoutable. Et le Grand Tronc n'est pas un rival à dédaigner ! Si cette compagnie voyait le chemin de fer de Québec livré à ses seules ressources, pourquoi ne traiterait-elle pas notre ligne comme une rivale ? Il n'y a pas seulement cela ; vous avez un chemin déjà bâti de Montréal à Sorel, qui sera un compétiteur sérieux, car ce chemin est plus court que le nôtre ; il paraît qu'il doit se rendre jusqu'à la Pointe-Lévi et Québec. Dans ces circonstances croirait-on que le Grand Tronc resterait indifférent, et qu'il n'aurait pas les moyens de nous faire du mal ? Ses intérêts le lui commanderont, attendu que nous allons lui enlever par l'arrangement que nous avons obtenu, le monopole de l'Intercolonial. Nous avons donc raison de dire que le Grand Tronc sera un rival terrible pour notre ligne, si elle est laissée à ses propres ressources.

Il y a plus ; dans leur aveuglement haineux, nos ennemis oublient que c'est le parlement qui détermine les taux des chemins de fer et que les exactions sont impossibles.

FAUT-IL PERDRE LE COMMERCE DE L'OUEST ?

Et le trafic de l'Ouest, comment vous l'assurez-vous ? M. l'Orateur, c'est là une grande question. Ce trafic de l'Ouest peut s'obtenir de trois manières. La première par le Pacifique ; or si vous rejetez la proposition du Pacifique vous vous en faites un ennemi. La seconde : Le New-York Central qui offre de conduire nos chars à Chicago aux mêmes prix et conditions que le Grand Tronc ; seulement il offre le desavantage d'un plus long parcours, et puis nous ne pouvons atteindre les lignes américaines que par l'intermédiaire du Pacifique, à Brockville ou Prescott. La troisième : Allons-nous passer par le Grand Tronc ? Nous ne pouvons pas y songer ; car il est notre ennemi.

Il restait une chose à faire : c'était de prolonger notre route vers l'Ouest. C'était la grande pensée que les promoteurs du chemin de fer Q., M., O. et O., avaient dans l'esprit. C'est le rêve de mon ami d'Hochelaga. C'est avec ce rêve qu'il a bâti le syndicat Allan-Rivard. Son enthousiasme pour la voie de la Baie Georgienne est tel qu'il me disait l'autre jour que quand bien même le gouvernement devrait affecter tout le prix de vente du Q. M. O. et O pour bâtir d'Aylmer à la Baie Georgienne, ce serait une dépense rémunérative.

Seulement nous demandons comment le gouvernement pourrait, dans sa position financière actuelle, réaliser ce grand projet, lorsqu'il lui est à peine possible de subventionner les 80 milles demandés et promis de Hull à Pembrooke. Nous avons contracté cette obligation et elle est encore due, et malgré la position gênée du trésor, nous paierons ce subside, l'ayant promis ; car le gouvernement de Québec n'a pas l'habitude de répudier ses engagements.

On aurait voulu prolonger notre ligne à la Baie Georgienne. Or, cela fait un parcours de 315 milles de long à partir d'Ottawa. Va-t-on dire que le gouvernement serait capable d'entreprendre la construction d'un tel chemin qui coûterait au moins vingt à vingt-cinq mille piastres par mille ? Lui donner un subside est une chose à laquelle même il ne faudrait pas penser.

Il y a bien encore les connexions que nous pouvons obtenir avec l'Ouest par les lignes d'Ottawa à Toronto. Ces connexions

sont absolument contrôlées, l'une par la compagnie Goodherham soutenue par le Grand Tronc, dit-on, et l'autre par celle du Pacifique Canadien ; mais ces deux compagnies seraient nécessairement nos rivales si nous gardions notre chemin. Vous vous voyez donc fermer toute issue vers l'Ouest, à moins que l'on pense à se servir du tunnel qui a été si maltraité lorsqu'il s'est agi d'en faire passer le bill par cette Chambre ; et même en supposant qne vous voudriez vous rejeter sur ce tunnel, vous auriez encore au moins quatre ans à attendre, avec la perspective de difficultés qu'il vous sera peut être impossible de surmonter. Si nous n'avons pas le Grand Tronc pour nous, si le Pacifique est contre nous, nous n'avons plus d'issue pour établir nos relations avec l'Ouest, et alors où irons nous pour les établir ? Songeons donc bien à la position dans laquelle nous nous trouvons.

Nous venons d'obtenir du gouvernement fédéral la construction de l'embranchement de Saint-Charles pour le trafic de l'Intercolonial. Or si nous adoptons la théorie de ceux qui veulent garder le chemin, nous aurons contre nous les compagnies du Grand Tronc, du Richelieu, du chemin de Sorel à Montréal et du Pacifique Canadien. Alors que pourrons nous faire ?

Et quand le gouvernement fédéral viendra vous dire : vous nous faites faire une dépense d'un demi-million pour l'embranchement de St. Charles afin de pouvoir bénificier du commerce de l'Intercolonial ; il vous faut maintenant vous mettre en communication avec l'Ouest. Or si vous ne pouvez obtenir cette communication, le gouvernement fédéral vous enlèvera cet embranchement—et vous perdrez le bénéfice de tout le commerce de l'Intercolonial et de l'Ouest et du Pacifique, à moins donc que vous n'ayez la prétention de bâtir un chemin de 315 milles sans argent au coffre. En y réfléchissant, je crois qu'on admettra que la théorie de ceux qui proposent de garder le chemin pour l'Etat, pour les cultivateurs et les commerçants, serait puérile, si elle n'était pas malicieuse par calcul, émise simplement pour tromper l'opinion, flatter les préjugés, et faire naître un sentiment déloyal chez le peuple au détriment d'un gouvernement dont on jalouse le succès.

### FAUT-IL VENDRE OU LOUER LE CHEMIN.

Il y a cette autre question à considérer : Doit-on vendre notre chemin, ou est-il mieux de le louer ?

J'ai eu un moment l'illusion de croire qu'il valait mieux louer notre chemin que de le vendre. Mais cette illusion n'a pas été de longue durée. Le gouvernement n'a jamais eu d'offres de quatre cent à quatre cent cinquante mille piastres pour la location pure et simple du chemin. Ceux qui auraient fait de telles propositions auraient été des imbéciles. Il y a eu de ces offres, mais toujours avec le privilège d'acheter le chemin, et quand on demandait de louer le chemin c'était pour pouvoir faire une émission de débentures et pour avoir l'avantage de disposer soi-même plus tard du chemin de fer.

Mais il n'est pas nécessaire d'aller bien loin pour établir que le gouvernement n'a jamais eu de telles offres pour l'affermage pur et simple de sa ligne. Prenons d'abord les soumis sions qui ont été faites au gouvernement en 1877. Je pense que ceux qui avaient offert $95,600 pour le louage n'auraient pas fait une mauvaise affaire Mais on voit que cette offre est loin des $425,000 dont on parle tant aujourd'hui. C'est pourtant la soumission de Sir Hugh Allan, faite en janvier 1878. Maintenant scrutons toutes les clauses de ce projet de bail, et nous y découvrirons que le gouvernement de l'hon. M. de Boucherville était tenu de compléter aux frais de l'Etat, dans l'espace d'une année, le chemin de Q. M. O. et O. et qu'il ne devait mettre les locataires en possession de cette voie qu'à l'expiration du temps à lui accordé pour le compléter.

Cette condition se lit comme suit dans les " *Clauses générales du contrat de louage ou affermage et de la mise en exploitation du chemin de fer Q. M. O. et O.*, en date du 20 décembre 1877.

" On donnera possession du chemin de " la manière suivante :

" De la section entre Québec et Montréal " (y compris l'embranchement des Piles) " le ou vers le premier de décembre 1878."

" Et de la section entre Montréal et " Aylmer (y compris l'embranchement de " St.-Jérôme) le ou vers le premier de juillet " 1878."

..... ..... ..... ..... ..... ..... .....

" Les lignes du chemin de fer seront " livrées au concessionnaire du bail, en " *état de parfait achèvement*, conformément " aux conditions des contrats, aux termes " desquels elles sont maintenant en voie " d'être construites. "

Or, les travaux qui ont été faits depuis ce temps là aux frais du gouvernement, nous ont coûté une somme de $2,500,000. En référant aux documents, je vois que l'offre dont je viens de parler était soumise comme suit par le secrétaire de la compagnie de Sir Hugh Allan.

Montréal, 31 janvier 1878.

Au Com. Ch. Fer, Québec,

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une soumission pour la location du chemin, etc..... .....

Les personnes que je représente désirent que je fasse remarquer au gouvernement qu'elles entendent se faire constituer en compagnie incorporée, etc .....

E. Lef. de Bellefeuille.

---

Montréal, 25 février 1878.

Hon. C. B. de Boucherville,

Québec.

Cher monsieur,

Je désire vous mander que je suis autorisé à déclarer que les personnes au nom desquelles j'ai fait une soumission pour la location du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental sont les mêmes qui demandent maintenant à être incorporées sous le nom de *Northern Transit Co.*, etc.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

E. Lef. de Brllefeuille.

Or, le bill incorporant cette compagnie du *Northern Transit Co* comporte le bureau suivant des directeurs provisoires : Sir Hugh Allan, Jacques Grenier, Henry Bulmer, Michel Laurent, Sévère Rivard, E. Lef. de Bellefeuille et J. O. Villeneuve.

Et Sir Hugh Allan, qui était à la tête de ce syndicat et qui connaissait ce qu'il faisait en 1878, qu'offrait-il pour le chemin " complet et fini ?" Voici ses chiffres :

| | mill. | loyer offert par mille. | |
|---|---|---|---|
| Division ouest.... | 138½ | $350 | $48,475 |
| Division est..... .. | 188½ | 250 | 47,125 |
| Total du loyer offert ..... | | | $95,600 |

Il ne faut pas oublier que ces messieurs du Northern Transit sont les mêmes qui ont offert cette année dans le syndicat Allan-Rivard un loyer annuel de $425,000, avec privilège d'acheter ; ce qui démontre que leur offre de 1878 n'était faite qu'en vue du loyer, tandis que l'offre de cette année n'est faite que dans un but d'acquisition.

Les locataires en 1878 n'auraient certainement pas complété à leurs frais notre chemin, et les dépenses qu'ils auraient été obligés de faire au compte de construction, quand on songe qu'il nous a fallu dépenser depuis ce temps jusqu'à ce jour plus de $2,500,000, auraient absorbé complètement le montant du loyer deux fois la durée du bail. Ajoutons encore qu'il était impossible d'obtenir des locataires des garanties suffisantes contre la détérioration du chemin. L'exigence de telles garanties aurait été l'imposition à cette compagnie de conditions ruineuses.

Aussi, qu'est-ce que le gouvernement de 1877 demandait comme garantie ? Il demandait un dépôt de $50,000 pour tout le chemin depuis Québec à Aylmer. Si une garantie plus forte eût été demandée, c'eût été écraser la compagnie qui voulait louer. D'un autre côté, avec une garantie peu élevée, vous courriez le risque d'avoir à reprendre votre chemin au bout d'un certain nombre d'années, considérablement déprécié en valeur et nullement en état de lutter contre des compagnies rivales puissantes. Vous étiez obligé de reprendre cet enfant malade et sans aucune force pour l'avenir.

Dans tous les cas, l'ingénieur du gouvernement gardait la surveillance des travaux et veillait à l'entretien de la voie. C'était de fait le gouvernement qui faisait exploiter son chemin en se déchargeant sur d'autres du soin de trouver le trafic et de percevoir les revenus.

Maintenant supposez le cas d'un accident entraînant des dommages considérables. Pense-t-on que les intéressés se seraient bornés à porter leur réclamation contre la compagnie ? N'aurait-on pas prétendu, et avec droit, que le chemin étant toujours sous la surveillance de l'ingénieur du gouvernement, le gouvernement demeurait responsable de tout ce qui arrivait sur la ligne ? Lors même que vous auriez passé une loi rendant les locataires responsables des dommages résultant d'accidents arrivés sur votre ligne, croyez-vous que, supposons le cas où 25 personnes auraient été tuées, les familles de ces personnes ainsi tuées ne se seraient pas adressées au gouvernement pour en réclamer des dommages ? Et lors même que vous leur auriez dit que les locataires de la ligne étaient seuls responsables, on vous aurait répliqué qu'en votre qualité de propriétaires de la ligne vous étiez responsables ; et le gouvernement aurait été forcé de payer la note pour ne pas froisser le sentiment public qui aurait été contre lui en semblable cas.

On voit donc de suite quelles conséquences auraient pu entraîner l'affermage pur et simple de notre chemin.

Pour toutes ces considérations, le gouvernement en est venu à la conclusion qu'il ne devait pas louer le chemin, et s'il y avait une autre conclusion à laquelle nous pourrions arriver, c'était ou de vendre le chemin ou de le garder. L'affermer était encore pis que de le garder.

L'AFFERMAGE MÊME A $425.000 NE VAUT PAS LA VENTE ACTUELLE.

Monsieur l'Orateur, on est quelque fois alléché par l'appât d'une offre représentant un montant élevé ; mais il est facile de démontrer par des chiffres, que, même en l'affermant purement et simplement à raison de $425.000 par année, loyer dont on n'a jamais eu l'offre pour notre chemin, la vente du chemin est encore de beaucoup plus avantageuse pour la province.

Prenons la proposition Allan-Rivard.

Supposons que nous ayons disposé du chemin par un bail de 5 ans à raison de $425,000. Quelle aurait été notre position?

Les conditions du syndicat Allan-Rivard portaient que le gouvernement devrait rembourser à même le *loyer un montant de* $400,000 *pour le travail fait.*

| | |
|---|---|
| La vente qui nous est maintenant proposée | $7,600,000 |
| Diminue les charges du budget d'un montant, en intérêt et amortissement, de | $456,000 |
| Le loyer est de | 425,000 |
| Moins une proportion à rembourser par année de | 90,000 |
| Il donne donc un revenu net de | 335,000 |
| Notre budget restera donc gérvé, dans le cas de louage, d'un surplus annuel de | 121,000 |
| Soit au bout de 5 ans | 668,601 |

J'ai déduit $90,000 du loyer, parce qu'il nous fallait rembourser les $400,000; or, en divisant ces $400.000 en 5 ans, l'on a $80,000 sans intérêt et $90,000 avec les intérêts.

Si le syndicat Allan-Rivard eût acheté à l'expiration de cinq ans, nous aurions donc vendu :

| | |
|---|---|
| Prix de vente | $8,500,000 |
| Moins le montant perdu | 668,601 |
| Prix réel de la vente | $7,831,399 |

Mais si, au lieu d'acheter, il eût remis le chemin au bout de cinq ans, nous perdions $668.601, en n'ayant pas accepté la vente à $7,600,000.

L'AFFERMAGE POUR $462,500 POUR 20 ANS NE VAUT PAS LA VENTE ACTUELLE.

Procédons maintenant sur le louage du chemin pour vingt ans

Le syndicat Allan devait nous verser le revenu suivant :

| | |
|---|---|
| Pour cinq premières années | $425,000 |
| " " autres " | 450,000 |
| " " autres " | 475,000 |
| " " autres " | 515,000 |
| Moyenne annuelle | $462,500 |

Mais le gouvernement était toujours obligé de dépenser $400.000 sur le chemin, et j'insiste sur ce point, car on lit dans la soumission Allan-Rivard :

"Enfin, la compagnie s'obligera de parachever le chemin de fer pour et moyennant la somme de *quatre cent mille piastres,* QUI SERA DÉDUITE *du loyer, ou sur le prix de vente* dans le cas où la compagnie achèterait."

Ces $400,000 réparties sur vingt années font, avec les intérêts, $32,000 par année.

| | |
|---|---|
| Ainsi le loyer de | $462,500 |
| Moins cette charge de | 32,000 |
| Se réduit à | $430,500 |

Voici le fonctionnement de cet arrangement :

La vente actuelle produit sur notre budget :

Un dégrèvement fixe de ..... $456,000

Tandis que le montant du loyer, diminué de ces $32,000 ne donnait que :

| Loyer. | Moins rembour. | Montant réel. |
|---|---|---|
| $425,000 | $32,000 | $393,000 |
| 450,000 | 32,000 | 418,000 |
| 475 000 | 32,000 | 443 000 |
| 515,000 | 32.000 | 483,000 |

Or la différence entre ces montants, les seuls dont nous aurions pu dégrever notre budget avec le loyer, et le montant de $456,000 dont nous sommes surs maintenant de dégrever notre budget, donne des resultats surprenants quand on y regarde de près. Il y a, en effet, en faveur de la vente actuelle, l'avantage qui suit :

| | Par an. |
|---|---|
| Pour les premiers 5 ans | $63,000 |
| " " autres 5 ans | 38,000 |
| " " autres 5 ans | 13.000 |
| " " autres 5 ans surplus | 27.000 |

Monsieur l'Orateur. faites le calcul de ce que vaudra, dans vingt ans, la somme de $63,000 que nous aurions eu de moins cette année. Ce montant vaut dans vingt ans, par le jeu des intérêts, $167,159 ; la seconde année, notre surcroit d'obligations dans vingt ans est de $159,188, et ainsi de suite , car j'ai fait préparer ce tableau année par année jusqu'à la dernière année. On peut le vérifier ; je sais qu'il est exact, et l'on trouvera qu'en nous bornant à louer notre chemin, nous aurions eu l'état de choses suivant :

| | |
|---|---|
| Charges extra sur notre budget | $1,193,135 |
| Moins gain des derniers 5 ans | 146,649 |
| Déficit net | $1,046,486 |

Donc le loyer de 20 ans en faisant débourser $1,046,486, serait comme si le chemin eût été vendu aujourd'hui...$7,600 000

| | |
|---|---|
| Moins | 1,046,482 |
| C'est-à-dire | $–6,553,518 |

Il ne faut pas oublier, comme je l'ai déjà

dit, que l'amortissement n'est rien autre chose qu'une taxe sur la génération présente et chaque fois que vous vous arrangez pour faire cesser cette obligation de l'amortissement, votre budget y gagne d'autant. Or, quand notre chemin est vendu $7,600,000, il n'y a plus de nécessité de mettre un pour cent de côté sur ce montant, puisque, lorsque nos débentures seront dues, nous aurons le produit de notre vente pour les payer. Tandis qu'avec un simple loyer il faut toujours pourvoir à l'amortissement.

Voilà pourquoi je fais cette différence entre la vente et le louage au point de vue de nos difficultés budgétaires, et voilà pourquoi nous nous sommes decidé à vendre.

DES DIVERSES OFFRES

Je n'ai pas besoin, M. l'Orateur, de faire la momenclature des propositions qui ont été faites au gouvernement pour l'achat de son chemin, car ces propositions étaient inacceptables, à part celles de Hall, d'Allan-Rivard, et les deux offres du Pacifique et du syndicat pour la division-Est. Mais je demanderai aux honorables membres de lire la clause 8 de la proposition Allan-Ridley.

LES $75,000.

Il y a eu tantôt, dans cette enceinte, un débat animé sur un petit incident qui a mis en ebullition la bile de nos honorables amis de l'opposition, je veux parler de l'incident des $75,000. J'ai dit que j'ignorais toute cette affaire, dont on fait tant de bruit. Voyons donc un peu ce qu'est cette offre de $75,000. Est-ce qu'on demandait au gouvernement de payer cette somme? Pas que je sache. Alors à qui donc était faite cette proposition? Comment les choses se passent-elles lorsqu'il s'agit de former un syndicat, par exemple. L'affaire est lancée et il va sans dire que l'on est obligé à des frais préliminaires. Sir Hugh Allan demandait $80,000 de commission sur le prix d'achat de $8,000,000, laquelle commission devait être payée lors de la signature du contrat final " par le gouvernement " à MM. Panmure, Gordon et Cie, de Londres, courtiers de change, " pour la négociation de la présente vente." Dira-t-on que cette commission de $80,000 tombait dans la poche de Sir Hugh Allan? Où serait le mal? Ceux qui s'étaient mis à la tête d'une pareille entreprise avaient droit de demander une telle commission. Cela ne forçait pas le gouvernement à la payer Or, quelle différence y a-t-il entre la commission demandée par l'honorable baronet et celle que l'on dit avoir été demandée par M. Sénecal? C'était leur affaire et ils avaient parfaitement droit le faire. Ce qui reste acquis, c'est que M. Sénécal n'a rien demandé au gouvernement. On me dira peut-être qu'étant employe du gouvernement, il n'avait pas le droit de tremper dans de telles transactions. Je répondrai à ceux qui parlent ainsi, que du moment que M. L. A. Sénécal a apposé sa signature au contrat intervenu entre le gouvernement et le syndicat, il a immédiatement envoyé au gouvernement sa résignation comme surintendant du chemin de fer provincial. Personne ne niera qu'après avoir ainsi donné sa résignation, il ne fût libre de faire les propositions qu'il jugerait à propos soit à ce syndicat ou à n'importe quel autre.

On décerne, il me semble, un pauvre brevêt d'intelligence aux membres du syndicat Allan en disant qu'on aurait pu leur extorquer pour rien une somme de $75,000.

Si au contraire, il y avait des dépenses d'organisation qu'entre associés l'on devait partager, la chambre et le gouvernement n'ont pas plus à y voir que dans le cas d'Allan-Ridley, et encore moins.

J'aimerais à savoir, M. l'Orateur, s'il s'est jamais formé une compagnie quelconque qui n'ait entraîné certains frais préliminaires. Il y a toujours une charge *pour frais d'organisation, pour frais préliminaires*, etc. En supposant que M. Sénécal aurait demandé cette somme, ce n'est pas comme employé du gouvernement et pour ce dernier qu'il l'aurait demandée, n'est-ce pas? Pourtant, la chose a été ainsi dite publiquement, sur le marché Berthelot, ici, à Québec, par un journaliste : " J'arrive, disait-il, de Montréal, et j'ai une " drôle de nouvelle à vous annoncer. " Des citoyens de Montréal dignes de " foi (il parlait de gens qu'il ne connaissait pas du tout) m'ont dit que " M. Adélard Sénécal, le surintendant du " chemin Q. M. O. et O., leur avait fait la " proposition de leur faire obtenir la propriété ou le bail de ce chemin, s'ils voulaient lui payer une commission de $75,000." Eh! bien, ces mêmes personnes de qui il disait tenir ces informations ont depuis déclaré qu'ils ne lui avaient jamais dit telle chose, et M. Drolet, l'une des personnes indiquées par M. Tarte comme lui ayant donné cette information, a déclaré solennellement qu'il ne l'avait jamais vu et qu'il ne désirait ni le voir, ni le connaître.

J'entends mon honorable ami, le député de Mégantic, me dire que ce n'est pas là

ce qui a été dit par M. Tarte. Comment peut-il affirmer cela, puisqu'il n'était pas lui-même au marché Berthelot et qu'il n'a pas entendu plus que moi ce que ce M. Tarte a dit ? Il est vrai qu'après avoir fait cette assertion, l'on vient le lendemain ou le surlendemain expliquer avoir declaré que ces informations n'avaient pas été données à M. Tarte lui-même par les membres du syndicat que je viens de mentionner, mais que ces personnes prouveraient la vérité de cette accusation ; mais comment se fait-il que deux rapports de l'assemblée publiés dans deux journaux différents, l'*Electeur* de Québec, et le *Herald* de Montréal, se soient trouvés si conformes à la relation qui nous en avait été faite par divers auditeurs ?

Voilà pourquoi cette affaire montée des $75,000 tombe forcément dans le domaine du ridicule, car on ne peut supposer que M. de Bellefeuille et les autres membres du syndicat auraient été assez naïfs pour se laisser exploiter de cette façon. Non, l'on ne peut être sérieux en parlant ainsi.

Mais pour revenir aux offres que nous avons reçues, je dirai que l'une de ces soumissions était de M. Ridley seul et l'autre de M. Ridley et Allan. Le gouvernement avait porté la condescendence si loin que je leur avais écrit que leur première offre était inacceptable et que si elle n'était pas modifiée dans un sens que j'indiquais, elle n'avait aucune chance d'être reçue. J'ai fait cela par considération pour Sir Hugh Allan, et une seconde soumission me fut en conséquence transmise.

Quelques jours après, je reçus de M. Hall de Sherbrooke une autre soumission de laquelle je vais disposer de suite.

Elle était faite d'une manière intelligente, mais ne portait aucun nom, si ce n'est celui de l'avocat qui l'envoyait, et comme le gouvernement avait décidé de ne recevoir aucune proposition sans connaître ceux avec qui il aurait à transiger, celle-là fut mise de côté. En cela je ne faisais que suivre l'exemple des gouvernements DeBoucherville et Joly, et aussi l'opinion d'hommes experts en ces matières.

L'hon. M. McKenzie, lorsqu'il était à la tête du gouvernement d'Ottawa, avait demandé par voie d'annonces des soumissions pour la construction du Pacifique ; il attendit en vain durant un an. En effet, les hommes sérieux ne voulaient pas, dans une entreprise aussi importante, se trouver en compétition avec des gens sans position, sans moyens, sans responsabilité.

J'ai demandé là-dessus l'opinion de M. Shanly, l'homme de confiance consulté par M. de Boucherville, alors chef du gouvernement, et ensuite par mon honorable ami, maintenant le chef de la gauche. Le rapport qu'il m'adressa, prouve que le gouvernement ne devait pas agir autrement qu'il n'a fait.

Comme depuis un an nous parlions de vendre notre ligne provinciale et que depuis deux mois passés le public savait, par nos déclarations officielles, que nous devions vendre le chemin, tous ceux qui pouvaient songer à se charger d'une aussi grande affaire ont plus ou moins correspondu avec le gouvernement. Nous avons reçu, en outre, des offres connues, cinq ou six soumissions de personnes haut placées dans les finances, et des compagnies des plus puissantes, mais comme ces propositions étaient d'une nature confidentielle, elles n'ont pas été déposées devant cette honorable Chambre.

Nous avons donc laissé savoir que le gouvernement ne recevrait aucune proposition d'achat de sa ligne sans que l'on y mentionnât les noms de ceux qui entendaient acheter, et comme M. Hall a toujours refusé de donner les noms de ses associés ou des membres de son syndicat, nous avons, après consultation entre mes collègues et moi, décidé que le gouvernement ne transigerait pas avec M. Hall, à moins que ce monsieur ne nous fît connaître les noms des membres de son syndicat.

J'ai déjà mis la Chambre au courant des négociations entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique et quand nous fumes convaincus de l'excellence de nos arrangements, nous passâmes un ordre en conseil. C'est à la suite de cet ordre en conseil que j'eus le regret de perdre l'un de mes collègues dans le cabinet. Je ne parlerai pas de ceux qui ont profité de cette divergence d'opinion entre l'hon. M. Ross et moi, pour faire tout le mouvement malheureux qui s'est produit depuis. L'hon. M. Ross, a cru devoir se séparer du gouvernement sur cette question, malgré qu'il ne fût pas opposé à la vente de toute la ligne. Il aurait été disposé à consentir cette vente, et l'année dernière, lorsque nous sommes allés ensemble, durant la session, à Ottawa, nous avons travaillé à obtenir de la Compagnie du Pacifique et du Canada Central les meilleures conditions possibles, et après deux semaines d'efforts nous avons vu avec regret que nous ne pouvions rallier à notre opinion ceux avec qui nous essayions de transiger.

Bien que j'aie perdu comme collègue mon honorable ami, cela n'a aucunement changé la politique du gouvernement sur cette question. La lettre de résignation que je reçus était dans les termes suivants :

" Montréal, 25 février 1882.

" L'honorable J. A. Chapleau,
" Premier Ministre.

" Mon cher Monsieur le Premier Ministre.

" J'ai combattu sans résultat au sein du " Conseil Exécutif, la *politique nouvelle* " que la majorité du Cabinet vient d'adop- " ter au sujet du chemin de fer provincial.

" La vente de la partie ouest de ce che- " min à une compagnie désintéressée dans " le succès futur de la partie qui relie " Québec à Montréal, avec le projet de " louer ou de vendre cette dernière partie " à une autre compagnie, serait dans mon " opinion, contraire aux *intérêts généraux* " de la Province, et très préjudiciable à " ceux d'une importante section du pays.

" Dans les circonstances, il ne me reste " que le moyen constitutionnel de résigner " la Présidence du Conseil Législatif, et de " vous remettre le portefeuille de Commis- " saire de l'Agriculture et des Travaux " Publics, vous priant de vouloir bien faire " agréer ma résignation par Son Excellence " le Lieutenant-Gouverneur.

" J'ai l'honneur d'être, cher Monsieur le " Premier Ministre,

" Votre très-humble serviteur,

" JOHN J. ROSS. "

POURQUOI VENDRE LE CHEMIN EN DEUX SECTIONS.

Je crois sincèrement que mon honorable ex-collègue a commis une erreur de jugement en résignant comme il l'a fait ; mais je respecte trop les opinions et le sentiment qui ont pu présider à la décision prise par mon ex-collègue, pour croire qu'il a pu être poussé par des motifs contraires à la loyauté ; je ne doute pas qu'il n'ait pensé qu'en agissant ainsi, il agissait dans l'intérêt de ceux qu'il croyait représenter.

Le projet de vendre la section Est séparement et à un syndicat local canadien s'impose à la considération favorable de tous ceux qui voudront l'examiner, tant au point de vue des affaires qu'au point de vue national. Du moment que nous avions réussi à nous faire du Pacifique canadien une ligne amie, intéressée, pour une large part de son trafic, dans le succès de la partie Est de notre chemin, j'ai cru que cette dernière partie du chemin resterait comme une école où nos jeunes gens pourraient venir se créer une carrière nouvelle et se former de bonne heure à cette vie difficile des chemins de fer, de manière à pouvoir ensuite arriver ailleurs, soit dans notre province, soit dans les chemins de fer en dehors de notre province, avec une expérience égale à celle des autres nationalités.

Si vous consultez des hommes qui sont mêlés à nos grandes entreprises et à tous les grands mouvements industriels, si vous consultez nos classes ouvrières, tous vous diront que cette section Est, si intimement liée aux intérêts de la province de Québec, ne devait pas passer aux mains d'étrangers. Et voilà pourquoi, appuyé sur ce sentiment unanime de notre population, je suis heureux que le refus du Pacifique ait fait que cette partie du chemin reste aux mains de personnes dont la vie et l'avenir sont étroitement liés aux intérêts de la province de Québec.

Nous avons essayé de trouver un syndicat, composé de personnes appartenant aux différentes nationalités et aux différentes localités, et je le dis avec plaisir, nous avons réussi au-delà de toutes nos espérances. Je suis sûr de ne pas me tromper en disant qu'une ère nouvelle ne peut manquer de s'ouvrir sous la puissante influence de ce syndicat.

ÉTRANGE RÉUNION D'ÉLEMENTS HÉTÉROGÈNES CONTRE LA VENTE.

M. l'Orateur, ceux qui liront demain notre histoire politique des quatre dernières années constateront d'étranges revirements d'opinion, mais il était réservé à la période que nous traversons de produire les accouplements politiques les plus étranges que l'on ait jamais vus. Tant il est vrai que rien de régulier, de normal, de viable ne peut naître de la jalousie, de l'amour-propre, du mensonge et du dépit.

Du moment que la défection de mon collègue leur eût donné le signal de la mêlée, l'on a vu, M. l'Orateur, les adversaires arriver de tout côté ; adversaires naturels et adversaires factices ; les déçus, les ambitieux, les impuissants, les haineux, les jaloux. Chacun a son cri ; chacun son point de mire, chacun son accusation. Les commentaires se contredisent entr'eux. L'un ne veux pas de la vente du chemin à deux compagnies différentes, parce que nous détruisons la section-Est ; l'autre affirme immédiatement après que ceux qui achètent la section Est l'obtiennent à trop bon marché. L'un s'oppose entièrement à la vente de la section Ouest et reproche en même temps au gouvernement de n'avoir pas vendu le tout au Pacifique. Et quand je passe en revue les figures groupées dans cette lutte acharnée contre le gouvernement, je ne puis m'empêcher de songer combien le sort a parfois de malice.

J'ai vu l'hon. chef de l'opposition et l'un de ses anciens collègues, l'un des chefs du parti libéral se mettre dernièrement sous les ordres de M. Tarte. Ils ont accepté

son mot d'ordre, ses calculs, jusqu'à ses remontrances ; ils ont accepté de parader dans diverses assemblées publiques, sous le commandement de ce monsieur ; ils se sont embrassés, quand il n'y a pas deux ans on ne trouvait pas d'épithètes assez violentes, assez injurieuses contre lui, et, Dieu merci ! M. Tarte le leur rendait bien.

J'admets volontiers que la politique varie, et que l'on se retrouve parfois avec surprise vis-à-vis de certaines opinions que l'on croyait depuis longtemps oubliées. Mais qu'on se donne la main après s'être craché à la figure, cela me donne des haut-le-cœur. M. Langelier applaudit M. Tarte qui écrivait de lui en 1875 :

" Hypocrite et astucieux, démagogue et blagueur, M. Langelier est en chambre ce qu'il est dans les colonnes de l'*Evènement*, un homme dépourvu de bonne foi et d'honorabilité dans ses procédés."

M. Joly est prêt à se couvrir de cendres, à faire pénitence, à jeûner du pouvoir en faveur de M. Tarte qui l'appréciait ainsi :

" Pauvre M. Joly ! Il est *véritablement* à plaindre. Ne sait-il pas que si M. Chapleau eut voulu passer à gauche, on lui eût donné le siège du député de Lotbinière, sans même lui en demander permission ? M. Joly n'a-t-il pas compris que ces tentatives de le faire ministre fédéral n'avaient d'autre but que de l'engager à laisser le commandement de la gauche à un homme qui possèderait plus de confiance que lui ?"

Se rappelle-t-on le cri de nos honorables amis de la gauche, lors du coup d'état ? Se rappelle-t-on l'indignation feinte ou réelle que l'on manifestait alors contre l'honorable M. de Boucherville ? C'était un intrigant dangereux qui conduisait la province à la ruine, et ses extravagances étaient telles que le Lieutenant-Gouverneur avait été obligé de recourir à une mesure extrême. Il ruinait le pays : il nous avait réduits à la taxe directe. Et qu'ai-je vu l'autre jour ? L'honorable chef de l'opposition effaçant tout ce passé d'agitations et de luttes, consentait à retirer toutes ses anciennes accusations ; consentait à laisser croire que le coup d'état du 2 mars n'avait été qu'un leurre, que l'honorable M. de Boucherville non-seulement méritait ses sympathies, mais son alliance, et embrassant du même regard son nouvel ami M. Tarte qui était devant lui et l'ancien chef du parti conservateur qu'il avait fait chasser du pouvoir d'une manière injuste, il s'écriait en pleine assemblée le 19 mars dernier :

" On m'a reproché un jour d'être opposé à la coalition. Je ne voulais pas conserver le pouvoir à ce prix. Aujourd'hui, mettant de côté toute ambition personnelle, toute ambition de parti, je suis prêt à appuyer tout *homme honnête qui voudra sauver la province* des griffes des vautours qui la dévorent à l'heure présente. Je suis prêt même à m'effacer pour avoir une administration qui puisse faire marcher comme il faut notre rouage politique. Nous voulons la coalition des *hommes honnêtes et intelligents.*"

Et pendant que l'hon. député de Lotbinière se soufletait ainsi dans son passé, c'était M. Tarte qui pontifiait sur l'estrade et qui conduisait le mouvement, qui du doigt pouvait indiquer le site de Notre-Dame des Anges, où, trois ans avant, il voulait enterrer ce pauvre beau-frère de mon honorable ami le chef de la gauche.

Ah ! messieurs les libéraux, vous êtes bien libres de vous rabaisser, de vous flétrir vous-mêmes ; mais vous devriez au moins avoir le respect de vos morts ! Ne savez-vous pas que celui qui est descendu du pouvoir pour avoir voulu vous y faire monter, celui qui est venu languir et mourir près de vous pour vous donner l'exemple d'un dévouement poussé jusqu'au sacrifice, disait, sous sa parole de chef de l'Etat au représentant de sa souveraine à Ottawa, qu'il avait chassé du pouvoir celui que vous voulez y mettre, "parce qu'il était l'esclave " de *rings* qui ruinaient la Province." Vos amis auront à faire un choix entre M. Letellier de St-Just et ceux qui le répudient ; ils auront à dire où est l'imposture !

Et ces féroces adversaires du Conseil Législatif, ils laissaient M. Tarte déclarer, en leur présence, en pleine assemblée.

" Je sais que parmi ceux qui m'entendent, il en est qui n'ont pas eu dans le passé de chaudes sympathies pour le conseil. Mais, messieurs, n'est-ce pas que tous *vous vous réconcilierez avec notre chambre haute*, si, dans cette circonstance solennelle et suprême, elle opère le salut de la province."

Et sur cela l'école libérale d'applaudir et de répondre : oui ! En effet, l'*Electeur* du 10 mars s'empressait de déclarer :

" Ne serait-il pas vraiment comique si le Boss recevait son coup de mort des mains du Conseil !

" Il n'y aurait que cela qui *pourrait faire pardonner au Conseil* le mal qu'il a fait à la Province le jour où il s'est fait l'instrument de cet aventurier."

Mais l'*aventurier* qui fit alors mouvoir le Conseil, vous l'avez déjà dénoncé, c'est M. de Boucherville ! Jamais ce dernier ne consentira à ce qu'on lui vole comme cela sa gloire !

Et voilà que tous les ennemis de la coalition, demandent ardemment la coalition ;

Que tous les ennemis de celui qu'il

appellaient le sale Tarte se mettent à l'embrasser tendrement ;

Que tous ces sauveurs de la patrie qui violaient la constitution sous prétexte "d'arracher la Province à l'étreinte mortelle de M. de Boucherville," se mettent à crier ouvertement qu'il faut faire revenir cet honnête homme !

Que tous ces adversaires du Conseil Législatif se mettent à le flatter, à l'exalter, à le défendre !

Et pourquoi tout cela, messieurs ! Est-ce parce qu'il y a un principe au jeu ? Non.

Est-ce parce que la Province est réellement ruinée ? Non.

Est-ce parce que l'on croit que le gouvernement aurait pu obtenir quelques centaines de milliers de piastres de plus pour la vente du chemin ? Non ; ces messieurs sont trop grands pour s'occuper de ces bagatelles. Non, ce n'est pas pour cela que l'on aurait fait table rase de tout son passé, de sa réputation de politicien sérieux, du programme politique de toute une vie, de tout un parti. On sait du reste que les chiffres comptent bien peu dans l'esprit de ces Nababs qui, naguère, éparpillaient nos deniers par millions. Il s'agit tout simplement de troubler un peu l'onde politique pour tâcher d'y repêcher le pouvoir.

Et pour excuser leur volte-face les libéraux ambitieux ont dit tout bas à leurs crédules partisans : " Voilà le moment favo- " rable d'arriver au pouvoir Nous ne pou- " vions pas y arriver par nous-mêmes, mais " comme en 1874 nous monterons sur les " épaules des conservateurs. Et quand " nous y serons, nous renverserons l'échelle " et resterons seuls sur les remparts du " pouvoir. " Cette tactique, qui a réussi en 1874, ne réussira pas cette fois, pas plus pour ceux qui se trouvent au haut de l'échelle, que pour ceux qui sont en bas.

Foulant aux pieds ce qu'il y a de plus auguste au monde, oubliant leurs principes, étouffant le cri de leur conscience, méprisant l'histoire politique de leur pays, quelques-uns de nos amis ont tourné casaque, ou plutôt, comme disent les cultivateurs de chez nous, ont " tourné dans le travail."

J'étais étonné l'autre jour de voir deux députés de Montréal, dans une assemblée publique en cette ville, se permettre de dire que le gouvernement avait commis un crime, en séparant le chemin en deux parties dans le contrat de vente. Un homme important, un homme d'affaires et essentiellement dévoué aux intérêts de son pays, un homme auquel j'ai déjà rendu un témoignage d'estime, (car si nous avons réglé nos affaires avec la corporation de Montréal, dans une grande mesure, nous le devons à son énergie et à sa droiture de vues,) M. l'échevin Jacques Grenier, se faisait un devoir, l'autre jour, dans le conseil de ville de Montréal, de féliciter le gouvernement sur la politique que nous discutons en ce moment. Je me demande comment Montréal jugera ces deux députés.

Le mouvement dont je parlais est parti de ce que je considère avec regret comme une erreur de jugement de la part d'un homme que le parti conservateur avait en grande considération, et qui faisait partie du cabinet que je préside. On s'est groupé autour de cet homme, on a fait du bruit, et l'on s'est dit : "Nous allons rallier certains conservateurs ; une fraction de ce parti va se séparer de ses chefs, et si l'on réunit à cette fraction les quelques épaves sauvées du naufrage aux dernières élections, nous atteindrons peut-être notre but, en nous aidant d'une institution dont on a dit bien du mal, mais que nous devons flatter aujourd'hui pour obtenir son appui." Et l'on s'est mis à dire du bien du Conseil Législatif et à le flatter. Mais le bien qu'on en a dit n'est pas de bon aloi. Il y a de l'alliage dans ces flatteries. Si j'étais à la place de ceux qui sont l'objet de telles cajoleries, je dirais à mes flagorneurs : " Je n'aime pas vos déclarations, car elles manquent de sincérité, et ne sont faites que pour la forme et pour tromper. Si vous êtes sincères, faites une profession de foi, et que l'on sache que vous n'êtes pas que des amis d'occasion dont demain nous pouvons être les dupes. "

LA VENTE ACTUELLE EST FAVORABLE A QUÉBEC.

Et dire, M. l'Orateur, que l'on fait tant de bruit et de bassesses pour induire le peuple en erreur, pour l'empêcher de comprendre que l'action du gouvernement favorise les intérêts des populations le long du chemin, et surtout les intérêts de Québec.

Malgré tout ce qui a été dit pour donner le change à l'opinion publique, j'espère qu'avant peu la population de Saint-Roch comprendra les avantages qui resulteront pour elle de la vente du chemin.

Je suis sûr que cette population intelligente, laborieuse, comprendra vite que le projet soumis par le gouvernement à cette honorable Chambre aura pour effet d'attirer, d'ici à un an, du travail pour au-delà de $2,000,000, et assurera à jamais à Québec les ateliers de construction et de réparation, les bureaux des ingénieurs et du surintendant-mécaniciens, c'est-à-dire tous les travaux nécessaires pour la partie Est du chemin. La compagnie ayant son bureau principal à Québec, donne par là même une

garantie à la population de cette ville, que ses intérêts seront toujours sauvegardés.

Et,je n'en ai aucun doute,cette population est trop intelligente pour ne pas comprendre qu'on a voulu la tromper en disant qu'on l'isolait des communications de l'Ouest,quand c'est précisément le contraire qui va arriver.

Et depuis quand a-t-on commencé à soulever cette question d'isolement de la partie Est du chemin ? Est-ce que ça n'a pas toujours été l'intention de Québec de construire une ligne indépendante ?

M. Cauchon ne disait-il pas à Montréal que Québec voulait avoir une ligne de Québec à Montréal, complètement séparée de l'autre ?

Avant six mois, la population de cette ville comprendra ce que le gouvernement veut faire pour elle. Avant longtemps elle verra des élévateurs se construire dans ses immenses docks.

On verra les gens entreprenants de Québdc se mettre à la tête de nouvelles compagnies industrielles, et une ère de prospérité qu'on espérait même pas. Certes, un homme intelligent, un grand manufacturier de Québec, n'a pas hésité à saisir la portée de ce projet quant il s'est joint au syndicat; et la population ouvrière de Québec, si elle veut être éclairée sur la question, n'a qu'à examiner la manière d'agir de ce monsieur qui a toujours été son meilleur ami et qui, lui, ne fait pas de politique au coin des rues, mais travaille à la prospérité de Québec. M. Bresse n'est pas de notre parti, mais il est de sa ville, de son pays, et il a compris ce que nous voulions.

### L'ATTITUDE PRISE PAR LE BUREAU DE COMMERCE.

J'aurais dû tout d'abord parler des resolutions passées par le Bureau de commerce de Québec, car, certes, elles en valent la peine. A une réunion spéciale de cet auguste corps, on a résolu de commander au gouvernement de ne pas vendre le chemin avant que le gouvernement ne fournit les informations singulières que l'on va voir. Voici quelles sont ces informations que le Bureau exigeait et qui devaient être publiées par des personnes "en dehors du gouvernement." On demandait d'abord la quantité de milles de chemin construit depuis Aylmer jusqu'à Québec. (!)

Nécessairement il fallait que le *Board of Trade* intervint pour que cette information extraordinaire arrivât à la connaissance du public. Il y a déjà deux ans que le chemin est en opération, et le *Board of Trade* ne sait pas encore à quoi s'en tenir sur ce chapitre. Il va sans dire qu'il n'a jamais songé à se renseigner en consultant les tableaux de distance de la compagnie, tableaux que l'on trouve partout et qui donnent exactement la longueur du chemin livré à la circulation, mais il lui faut ce renseignement, et que ce renseiguement lui arrive "de personnes en dehors du gouvernement."

Le Bureau de commerce de Québec défend même de vendre le chemin avant qu'on lui dise ce qu'est le matériel roulant.

Il aurait bien pu se procurer tous ces renseignements en consultant les cédules annexes au contrat du Pacifique qui donnent un état détaillé et complet du matériel roulant, mais ce n'est pas cela, il faut que ce soit "des personnes en dehors du gouvernement" qui lui donnent cet état.

La quatrième information que demande le bureau de commerce est l'énumération détaillée de toutes les gares de la compagnie. Réellement, monsieur l'Orateur, le gouvernement ne sera pas assez cruel pour refuser cette information au député de Québec-est qui la demande au nom du Board of Trade de Québec ! Vite, qu'on lui envoie un *Time-Table* par une "personne en dehors du gouvernement." Ceci est le comble de la curiosité. Comment! il y a des *Time*-table dans tous les hôtels, et il faut encore au Board of trade des informations additionnelles.

Cinquièmement, l'inventaire de tous les magasins sur le parcours de la ligne, y compris la quantité de charbon qu'il pourrait y avoir dans tous les entrepôts Oui, le Board of Trade exige une information exacte là-dessus. Il a besoin de savoir la quantité exacte de charbon qu'il y a dans les cours du chemin de fer pour décider sur l'opportunité de vendre ce chemin, tant est grande, pense-t-il, l'influence du charbon sur la politique.

M. l'Orateur, mon honorable ami le député de Québec-Est (M. Shehyn) est un homme malheureux. Il a assisté aux assemblées qui se sont tenues à Québec. En y allant il n'a fait qu'exercer un droit qu'il avait; il espérait sans doute y faire sa marque, faire parler de lui dans le pays, mais il est malheureux ; il arrive toujours trop tard ou il part trop vite. Il a d'ardentes aspirations quand l'objet de ses désirs n'est pas réalisable, et au moment où l'occasion se présente, il se dérobe tout à coup. Et ce n'est qu'à lui qu'il doit s'en prendre ; au lieu de marcher devant lui, au lieu de marcher dans la voie droite, que son bon sens lui indique, il va toujours à côté ; il est mal conseillé, il est mal avisé ; enfin, il ne peut pas aller droit, il faut qu'il aille à côté On dit que du sublime au ridicule il n'y a qu'un pas; le député de Québec-est veut arriver à la grandeur, à la renommée, mais

comme il est très pressé, il fait le pas long, trop long, et il va chez le voisin.

CALCULS FANTASTIQUES.

Maintenant, M. l'Orateur, je ne puis résister au plaisir de mettre devant cette Chambre les calculs fantastiques que l'on a faits sur la vente à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique. Nous croyions, nous, que nous avions fait un marché avantageux et quand le Pacifique nous disait: "Nous vous paierons tant," ça voulait dire qu'il nous donnerait quelque chose en échange de ce que nous lui vendions. Mais nous nous trompions, paraît-il, et ceux qui ont la mission de défendre et d'éclairer la nation, ont fait le compte pour nous, et ce compte, M. l'Orateur, vous allez le voir. D'après ces messieurs, il reste acquis que la section Ouest vendue pour le prix apparent de $3,600,000 ne nous rapportera pas deux millions.

| | |
|---|---|
| 1o. La propriété Belle-Rive | $ 60,000 |
| 2o. La propriété de la prison et de McDonald | 325,000 |
| 3o. Voie double jusqu'à la porte des Casernes aux frais du gouvernement | 240,000 |
| 4o. Gares des Casernes aux " | 60,000 |
| 5o. Embranchement pour rejoindre le Grand-Tronc à même le le prix d'achat | 100,000 |
| 6o. Droit de transporter le charbon au rabais | 100,000 |
| 7o. Capitalisation des $5,000 pour la ligne de Saint-Martin | 100,000 |
| 8o. Capitalisation d'intérêts pour construction d'une seconde voie de Saint-Martin à Montréal | 200,000 |
| 9o. Imposition au gouvernement de construction de lignes de reliement, et divers travaux | 50,000 |
| 10o. Transport des droits contre la cité de Montréal | 50,000 |
| 11o. Terrains à Hull et Ottawa | 100,000 |
| 12o. Pont de Hull | 300,000 |
| 13o. Approvisionnement transporté au syndicat | 80,000 |
| 14o. Matériel roulant | 150,000 |
| Total | $1,915,000 |

Maintenant examinons cet état. Pour le premier item, passons-le. Cette propriété a été achetée par mon Honorable ami le député de Lotbinière, et fait partie du chemin.

Quant au second item, voici ce qu'il y a à répondre. La propriété de la prison a été achetée, il y a déjà longtemps pour le prix de $7,115. Et comme c'est sur ce terrain que sont bâtis les ateliers du chemin, on ne pouvait pas vendre les ateliers et ôter la terre de dessous ; l'on a cru mieux de tout mettre ensemble. On aurait pu, il est vrai, enlever les ateliers et vendre ensuite le terrain. Mais on ne l'a pas fait.

La propriété McDonald a coûté $34,000, et a été achetée pour les fins du chemin de fer. C'est là que seront les grands dépôts de fret des deux compagnies.

Dans les items 3e, 4e et 5e on accuse le gouvernement d'avoir fait perdre à la Province la jolie somme de $400,000. Il s'agit ici tout simplement des $400,000 dont parlent toutes les soumissions pour l'exécution de contrats non encore terminés.

La clause 6 porte sur le charbon. Encore une difficulté de charbon dans le chemin. Cette fois, on classe parmi les pertes ce qui est un gain, car le prix d'un demi centin par tonne par mille comporte un profit, quand il est bien connu que les compagnies américaines le transportent pour un quart de centin la tonne. Nous mêmes, M. l'Orateur, nous avons transporté du bois de Hull à Québec pour un demi centin la tonne par mille et l'on criait que nous chargions trop sur ce fret. Le taux de un demi centin nous est d'autant plus favorable que c'est la compagnie du Pacifique qui fournit les chars, qui les charge et que nous n'aurons réellement qu'à les traîner. Nous avons cru, M. l'Orateur, nous montrer d'autant plus acommodant pour cet article de commerce que nous désirons encourager un produit national auquel le charbon de la Pensylvanie fait une forte concurrence.

Le septième item comporte un singulier reproche. Il nous semble qu'en vendant la ligne d'Ottawa à Montréal nous vendions toute la ligne. Mais comme il était nécessaire à la section Est de se rendre à Montréal, nous avons en quelque sorte neutralisé la ligne depuis Saint-Martin à Montréal pour le passage de nos trains. La compagnie du Pacifique comprenait bien l'importance de cette concession, puisqu'elle nous demandait $30,000 par année en échange du passage de nos trains Je me considère extrêmement heureux d'avoir pu les faire tomber au prix nominal de $5,000 par année. Que l'on n'oublie pas, M. l'Orateur, qu'en obtenant le droit de passage sur cette ligne, nous avons le droit de charger pour le fret et les voyageurs sur ce bout du chemin. Disons donc que notre tarif est de trois centins par mille pour les voyageurs, nous collecterons trente trois centins sur chaque voyageur depuis Saint-Martin à Montréal, c'est-à-dire sur une ligne que nous avons déjà vendue le prix. Je pourrais en dire autant

de la marchandise, qui paiera de la même manière. Et, tout cela, nous l'avons pour $5,000 par année. Les hommes de chemin de fer savent ce que vaut ce droit de parcours. L'on en a un exemple sous les yeux. Lors des négociations pour l'embranchement de Saint-Charles, il a été constaté que le *Quebec Central* avait déjà commencé certains travaux qui doivent entrer dans le plan général. Il a été convenu que le gouvernement fédéral paierait au *Quebec Central* la somme de $182,000 les 4½ milles de chemin depuis la jonction jusqu'à Lévis ; mais que le *Quebec Central* paierait au gouvernement fédéral une somme annuelle de $12,000 par année pour le passage de ses trains sur ces 4½ milles seulement.

Quant à la seconde voie de Saint-Martin, si jamais le trafic augmente, soit de l'Est, soit de l'Ouest, nous devrons nous trouver heureux de posséder une seconde voie pour la prompte expédition du trafic, sans avoir à débourser autre chose que l'intérêt calculé au *pro-rata* de notre trafic, comme notre part de ces dépenses.

Quant à l'imposition au gouvernement de la construction de divers travaux, je voudrais bien savoir si cela diminue le montant des $7,600,000 que nous devons retirer, quand le syndicat de l'Est s'oblige à faire tous ces travaux.

Sur l'item 10, il faut être journaliste mal intentionné pour inventer pareille chose. La corporation de Montreal paiera ces $50,000 aussitôt que la première locomotive sera rendue à la gare des Casernes et elle les paiera au gouvernement. Quant aux autres items, il s'agit tout simplement de portions intégrantes du chemin, qui ont coûté de l'argent il est vrai, mais dont l'évaluation a porté le coût du chemin à $13,000,000. Ce qui m'édifie dans ces calculs, c'est que le gouvernement ne paraisse pas redevoir quelque chose au Pacifique, après lui avoir donné son chemin. Il y a un tout petit détail qu'on a oublié dans cette élucubration. C'est que dans tous ces travaux, dans toutes ces obligations, le gouvernement n'est pas obligé de contribuer pour un seul sou. Et ces journalistes qui ont l'effronterie d'avancer de pareilles choses, se proclament les apôtres destinés à éclairer le peuple! J'oubliais, M l'Orateur, le département des chemins de fer, département important, ayant nombre d'employés, et qui coûte $50,000 à la province. Ce département devra disparaitre, et le gouvernement ne conservera qu un ingénieur chargé de voir à ce que les syndicats remplissent les obligations auxquelles ils sont tenus par les contrats.

A présent que j'ai examiné la situation et que j'ai exposé toute la politique du gouvernement sur cette question, permettez-moi, M. l'Orateur de réfuter les objections que l'on a soulevées contre la vente du chemin.

Un homme important me disait dernièrement ceci : " La certitude d'obtenir le " commerce de l'Ouest, vaut plus que le " chemin, car c'est l'avenir de la Provin- " ce. " Or, quand j'ai vu que je pouvais l'obtenir en vendant au Syndicat du Pacifique, je me suis dit qu'il n'y a pas à hesiter, et l'objection de vendre le chemin en deux parties n'a pas valu un seul instant pour nous. Je le dis encore une fois, je regrette infiniment la perte de mon ex-collègue, l'hon. M. Ross ; je regrette qu'il ait différé d'opinion avec moi sur cette question, mais, je le dis avec la plus ferme conviction, je crois qu'il s'est trompé dans son appréciation, et que le district de Québec et le district des Trois-Rivières, loin de souffrir en aucune façon de la politique que le gouvernement a cru devoir suivre en disposant de la ligne en deux sections, ne pourront qu'y gagner et qu'il n'y a rien dans cette politique qui puisse être préjudiciable aux interêts de cette section du pays.

### LA VENTE DIVISÉE EN DEUX TRONÇONS ÉTAIT NÉCESSAIRE.

Je lisais dernièrement, dans un discours prononcé par M. Isidore Belleau : " On " nous dit que la compagnie du Pacifi- " que n'a pas voulu acheter toute la ligne; " moi, je vous dis que vous ne devez pas le " croire. " Il faut avoir plus d'aplomb que de savoir vivre pour parler ainsi. Les faits sont là, M. l'Orateur, pour prouver le contraire. Si le gouvernement n'a pas vendu toute sa ligne au syndicat du Pacifique, c'est que ce dernier n'a pas voulu l'acheter, et toutes les dénégations possibles ne serviraient de rien, en face de ces faits là. Le syndicat a fait ce qu'il voulait faire, et les rêveries de ces MM. ne changeront rien à ce qui est. Cette objection est doublement absurde dans la bouche de ceux qui nous prient de garder au moins la partie Est, qui, disent-ils, vaudra dans deux ans deux fois ce qu'on la vend aujourd'hui. Pourquoi supposerait-on la compagnie du Pacifique assez maladoite pour ne pas acheter aujourd'hui à quatre millions, ce qui leur en coûtera six dans deux ans ?

### CETTE DIVISION CONFORME A LA LOI.

On nous a fait aussi une autre objection en disant que le gouvernement a manqué à

la parole donnée à la législature, lorsqu'il a décidé de vendre le chemin en deux sections. Cette objection prouve que ses auteurs n'ont pas même lu le statut. Car la section 42 de l'acte 1875 se lit comme suit : " Le lieutenant-gouverneur en con-" seil pourra, dès que le dit chemin ou " aussitôt qu'une section d'icelui aura " été complétée, louer le dit chemin ou " la dite section du dit chemin, à une ou " plusieurs personnes ou à une corporation, " sujet à l'approbation de la législature " (39 Vict., chap. 2)."

Cette clause donne le pouvoir au gouvernement de disposer de tout, ou d'une partie du chemin en faveur de personnes différentes.

CETTE DIVISION CONFORME A L'OPINION DE MES ANCIENS COLLÈGUES.

Mais, M. l'Orateur, il y a plus que cela Je surprendrai peut-être cette Chambre en lui rappelant que j'ai eu le malheur de perdre un de mes collègues pour une politique qu'il soutenait en 1878.

Les clauses générales préparées par le gouvernement de Boucherville pour le louage du chemin disaient :

" Les deux sections, ayant leur division à Montréal, seront louées ou affermées, SOIT SÉPARÉMENT ou en une seule ligne continue."

.....

" Avenant le cas où le chemin de fer serait loué en *deux sections*, à DEUX PERSONNES DIFFÉRENTES, il est bien compris que la partie du chemin qui s'étend entre la cité de Montréal et le point de jonction avec la ligne directe entre Québec et Aylmer devra être mise en operation et exploitée en commun.

.....

" Ceux qui feront des propositions pour *cette dernière section* seulement (entre Québec et Montréal) sont requis, etc."

En 1878, le chef du cabinet c'était le l'Hon. M. DeBoucherville et le président du conseil c'etait l'Hon. M. J J. Ross. Il n'y avait alors aucun inconvénient à séparer le chemin en deux tronçons. Et il y avait pourtant cette grande, cette énorme différence contre Québec, c'est qu'en louant la section d'Ottawa à Montréal à une autre personne ou à une autre compagnie, l'on separait virtuellement la section Est du Canada Central et du Pacifique. Cette section n'avait plus aucune assurance de trafic ; elle restait sans arrangements, isolée, séparée du Pacifique, par des compagnies indépendantes et elle était dénuée de tout moyen d'action pour agir sur elles. La section Ouest aurait conduit ses affaires à sa guise, aurait pu diriger tout son trafic sur les lignes au Sud de Montréal, et Québec n'aurait pu rien y faire.

Cette année, M. l'Orateur, parceque le gouvernement rapproche le Pacifique de Québec, parcequ'il l'amène directement à St-Martin, parceque, par un marche bien fait, il force la Pacifique à ouvrir toute sa ligne à la section Est, parceque celle-ci est protegee de toute manière, parcequ'en la mettant sous la protection d'un Syndicat local, nous la mettons à l'abri d'un coup de main et que nous plaçons le Pacifique dans l'impossibilité de maltraiter ou de fermer cette ligne, cette année, dis-je, on trouve cela mal et contraire aux intérêts du district de Québec. Je ne vois pas de différence entre vendre ou louer un chemin, pour les résultats du trafic. Nous perdons aussi bien le contrôle du chemin par le louage que par la vente. En fait de chemins de fer, louer équivaut, de fait, à vendre, et l'on voit souvent des chemins de fer louer une ligne d'embranchement au lieu de l'acheter et le Grand Tronc ne possède qu'à titre de bail l'*Atlantic* et *St. Lawrence*, le *Buffalo & Lake Huron*, le *Chicago, Detroit & Canada Grand Junction;* et cependant il en est tout aussi le maître que s'il avait acheté ces lignes et il contrôle une ligne non interrompue de Boston et Portland à Chicago. Je ne demanderai donc que le temoignage des mes anciens collègues pour établir l'excellence de ma politique d'aujourd'hui.

Et les honorables messieurs qui ont cru devoir se séparer du gouvernement sur cette question, viennent nous dire que la raison qui les a poussés à le faire est que le gouvernement ne doit pas vendre son chemin en deux parties.

Croit-on vraiment que le Pacifique, s'il eut fait l'acquisition de toute la ligne, n'eut pas pu en vendre une partie à une autre compagnie ? Qui aurait pu l'en l'empêcher ? Il aurait pu aussi diriger le trafic du chemin vers le Sud, et fermer notre ligne de l'Est comme il a fermé la ligne d'Ottawa à Prescot, dont il a fait l'acquisition. Il aurait pu réserver notre ligne pour le transport exclusif du gros fret ; et est-on prêt à dire que ce n'était pas là une grande difficulte à résoudre ? Car il n'y à pas à se faire illusion, le Pacifique, devenu propriétaire de toute notre ligne, aurait pu la fermer et la contrôler comme bon lui aurait semblé. En avocassant ainsi la vente de la ligne entière au syndicat du Pacifique, on voulait donc créer un monopole. Et il est évident que nous aurons moins à craindre le monopole avec une autre compagnie qu'avec la compagnie du Pacifique, contrôlant toute la ligne.

Au contraire, par les arrangements actuels, nous offrons à Québec une garantie complète. Nous lui donnons tout le bénéfice du trafic du Pacifique sans les dangers d'une vente au Pacifique. La garantie pour Québec ce sont les clauses même de notre traité avec le Pacifique, qui se lisent comme suit :

" 8. Que le fret et les voyageurs à longue destination seront transportés sur l'un ou l'autre des dits chemins de fer ou sur aucune partie d'iceux, y compris les branches déjà bâties ou qui seront bâties, ou appartenant ou devant être acquises, par les propriétaires respectifs des deux chemins, y compris les ponts et tunnels, aux taux pour fret et voyageurs qui seront établis par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique pour tout trafic venant d'au-delà ou allant au-delà d'Ottawa, et pour tout trafic en deça d'Ottawa, dans aucune direction, à des taux à être fixées de temps à autre entre le Gouvernement ou ses représentants et la Compagnie. Et si les dites parties ne peuvent s'accorder, tels taux seront fixés par le ministre des chemins de fer de la Puissance, à la demande d'aucune des parties, après en avoir donné avis à l'autre. Et tels taux seront divisés entre le Gouvernement ou ses représentants et la Compagnie, en proportion du nombre de milles que tel trafic aura parcouru sur chacun des chemins, sans rien charger pour les ponts et tunnels ; le même taux par mille devant être chargé sur tels ponts et tunnels que sur les autres parties du chemin.

" 9. Que si aucune des parties fait des arrangements spéciaux avec une autre Compagnie de chemin de fer pour le fret ou les voyageurs devant passer par aucune voie appartenant à cette autre compagnie, l'autre partie ou ses représentants aura le droit de bénéficier de tels taux spéciaux pour son propre trafic, en autant que ces arrangements peuvent s'appliquer à tel trafic".

### CRI QUE CETTE VENTE N'ÉTEINT PAS NOTRE DETTE.

On a dit aussi dans la députation, qu'on ne pourrait pas éteindre la dette publique avec le prix de vente du chemin et l'on a écrit dans les journaux :

" Il n'est pas permis non plus d'oublier que notre dette n'est pas payable maintenant, et que, partant, ceux qui " veulent vendre pour payer la dette " sont des ignorants ou des insensés. "

Et l'on ajoute : " Les débentures du gou- " vernement, émises pour l'emprunt, n'é- " tant rachetables que dans un bon " nombre d'années, resteront à la charge " de la province, à moins que l'on ne fasse " encore des sacrifices pour les faire ren- " trer. Ou bien l'administration provinciale " sera obligée de prêter son argent à un " taux moindre que son emprunt, et " essuiera naturellement des pertes."

" Mais ce qui sera pis, et ce qui est beau- " coup plus probable, c'est que l'argent " versé de la vente sera affecté peu à peu à " des appropriations diverses que nécessite- " ront de prétendues circonstances incon- " trôlables, des améliorations indispens- " ables, des spéculateurs impérieux, et que " la province restera bel et bien chargée " de ses millions d'emprunt pour la cons- " truction du chemin de fer du Nord, " pendant que des compagnies privées en " retireront le bénéfice. Tel sera le résultat " négatif de cette transaction."

Les gens qui ne sont " ni des ignorants, ni des idiots, " savent que la Cie, du Pacifique nous paiera 5o|o d'intérêts et que nous payons à nos créanciers le même intérêt. Nous allons même présenter une loi afin de régulariser cet état de choses. Et ces mêmes gens savent que nous pouvons faire mieux que ce que nous annoncent leurs ineptes prophéties. Dans le cas où il nous sera fait un placement par les syndicats, le gouvernement trouvera le moyen de placer cet argent de telle façon que nos créanciers seront plus enchantés de voir cet argent placé où il le sera, que de le voir entre leurs propres mains. La Nouvelle-Ecosse vient de placer $2,000,000 entre les mains du gouvernement-fédéral a raison de 5o|o il n.y a pas 6 mois, et la Province de Québec, dans l'occasion, pourra réclamer le même privilége et profiter de ce précédent.

### ON A SOULEVÉ LES PRÉJUGÉS.

On a aussi fait contre le gouvernement une accusation qui, quoique ridicule, doit être réfutée—car elle a pu produire un grand effet dans les campagnes, vu que le peuple, qui est honnête, et qui ne peut s'imaginer qu'on écrive des mensonges aussi crus, peut croire à ces affirmations. Ainsi on disait : " Il ne faut pas vendre le chemin au Pacifique, car vous allez rester avec une obligation de $250,000 à votre charge, pour la construction de l'embranchement de St. Charles, dont vous n'aurez aucun besoin, lorsque vous n'aurez plus de chemin." Eh bien, M. l'Orateur, ceux qui portaient cette accusation savaient bien que c'était un mensonge et que le syndicat qui achète toute la partie Est de notre ligne, assume pour lui toutes les obligations de notre gouvernement et s'en tient

responsable,—et par conséquent est obligé de construire cet embranchement de St.-Charles dans lequel le pays trouve son bénéfice."

On voudrait que le gouvernement dégrévât notre budget et l'on s'oppose à la vente. On ne veut pas de déficits et l'on ne veut pas que le gouvernement prenne les moyens de les faire cesser. On ne veut pas que le gouvernement vende le chemin, dit-on :

" Parce qu'en vendant le chemin du " Nord, on laisse peser sur le pays une " dette de $7,000,000 de déficit.

" Parce que le pays étant composé " d'environ 590 paroisses ou villes, il s'en- " suit que chacune d'elles sera chargée " d'une dette perpétuelle de $12,000, et " que, partant, chaque paroisse devra à l'a- " venir payer bon gré mal gré, $700 de " rente annuelle à perpétuité, tandis que " le syndicat retirera des millions de béné- " fices par la vente ou l'exploitation du " chemin de fer du Nord. "

Et immédiatement après l'on crie : " *A la taxe directe.* " Le gouvernement fait disparaître du coup $7,600,000 de la dette publique et l'on crie encore plus fort qu'auparavant et l'on trompe les populations avec de pareilles clameurs. On parcourt toutes les paroisses du pays disant aux gens : " Comment, vous allez voter pour ces gens-là ? Mais ne savez-vous pas qu'ils complotent de taxer chaque paroisse $700,00, par année ? Et ces mensonges éhontés on les a imprimés et répandus par milliers d'exemplaires dans toutes nos paroisses. Eh bien, mon honorable collègue, le trésorier de la Province, viendra vous dire, qu'avec le produit de la vente de notre ligne Provinciale, il va mettre un terme aux déficits dont on se plaint si amèrement, tout en refusant de prendre les moyens de les faire cesser, et qu'après avoir dégrévé notre budget il sera en mesure d'encourager les nombreuses entreprises publiques qui attendent l'aide du gouvernement; car il ne faut pas l'oublier, il y a nombre de secours à donner. Il y a la colonisation, l'éducation, les chemins de fer privés, l'industrie naissante des phosphates, du sucre, et des produits de la ferme, etc., qu'un rien peut ou sauver ou encourager.

### CRI QUE M. MCGREEVY FERA PAYER SES RÉCLAMATIONS A MÊME LES INTÉRÊTS.

On a dit aussi, et on me l'a répété, que M. McGreevy, ayant de grands intérêts dans le chemin, jamais le gouvernement ne touchera un soul sou, s'il appartient au syndicat, et que M. McGreevy plaidera envers et contre tous. A cela je répondrai que la Cie, paiera au gouvernement ce qu'elle est obligée de lui payer, et que nous paierons à M. McGreevy ce que nous lui devons, quand les arbitres nommés pour établir sa réclamation, se seront prononcés. La compagnie n'aura rien à voir aux débats entre M. McGreevy et le gouvernement.

Qu'est-ce que le syndicat aura à faire avec les comptes de M. McGreevy ? Est-il de règle, dans les affaires, que les compagnies incorporées épousent les différends personnels de leurs actionnaires ?

### IL N'Y A PAS DE MONOPOLE A CRAINDRE.

Pour nos ennemis l'objection plus forte que toutes les autres, à la politique du gouvernement sur cette question a été le nom de M. Sénécal figurant dans la liste des membres du syndicat. Et l'on s'est mis à effrayer les cultivateurs avec des mots comme ceux-là : " Avec Sénécal dans le " syndicat, et à la tête de la compagnie du " Richelieu, vous pouvez vous attendre à " payer 40 et 50 0/0 de plus que le tarif " actuel." Oui, M. l'Orateur, il s'est rencontré des malveillants pour dire de pareilles inepties et sans doute de braves gens pour les croire.

Comme s'il n'était pas de l'intérêt d'une compagnie qui tient à faire des affaires, de réduire ses taux au plus bas chiffre possible ! Et d'ailleurs pourquoi tant s'effrayer de voir M. Sénécal dans ces deux compagnies. Sir Hugh Allan, qui est plusieurs fois millionnaire, était président de cette compagnie quand il formait ses syndicats, et personne ne songeait à lui reprocher ce titre.

Qui vous dit que M. Sénécal sera encore l'an prochain à la tête de la compagnie du Richelieu ? Du reste, je trouve la meilleure réponse à cette objection dans l'organe même de mon honorable ami qui a laissé le gouvernement.

Le " *Journal des Trois-Rivières*" écrit :

" Le syndicat du Pacifique n'a fait au- " cun arrangement avec Trois-Rivières et " Québec pour le commerce, et au fond, " comment voudrait-on qu'il en fit de sé- " rieux ? Ce sont les expéditeurs de grains " et de farines de l'ouest qui feront le " commerce, et non le syndicat ! et ces " messieurs comme tous les autres négo- " ciants du monde, choisiront les lignes les " moins dispendieuses sans s'occuper s'ils " passeront par Trois-Rivières ou Québec."

C'est précisément pour cela, en effet, que le syndicat sera obligé de tenir ses taux aussi abaissés que possible.

L'auteur de cet article est tombé sur une grande vérité mais il en a tiré une conclusion fausse. C'est de fait une vérité économique qu'on ne saurait discuter : le commerce suit toujours son niveau. Ayez dans Québec une poignée d'hommes énergiques, de commerçants intelligents : mettez-les à travailler dans nos intérêts, et ils ne manqueront pas d'attirer la prospérité commerciale dans la capitale et le district.

Le Pacifique ne saurait sans se faire tort à lui-même, nous imposer un tarif différentiel, car autrement les intéressés, les expéditeurs rechercheront d'autres lignes pour expédier leurs produits. Et son intérêt propre le forcera toujours à nous traiter aussi bien que nous pourrions l'exiger.

Le Pacifique est forcément obligé de se rendre à Montréal, et les hommes d'affaires de Québec, les marchands de bois et de grain de la capitale, peuvent, s'ils le veulent, attirer le commerce ici, car nos expéditeurs de grains pourront toujours choisir la voie la plus avantageuse à leurs expéditions. Ils ne sauraient être à la merci de ce syndicat.

L'on a voulu effrayer les gens avec une prétendue élévation du tarif pour le bois de corde. Savez-vous quels sont les faits, monsieur l'Orateur? Il s'était glissé de tels abus dans le transport du bois de corde, que l'on mettait jusqu'à 17 tonnes sur un char qui devait en porter 10. L'on a pesé soixante chars chargés et l'on a trouvé qu'ils portaient une moyenne de 16½ tonnes. Ordre a été donné en conséquence de réduire le poids du chargement, quoique l'on permette encore aux expéditeurs de charger 14 tonnes et de ne payer que pour 10. On a crié à l'exaction, parce que l'on empêchait ces messieurs de briser nos chars en faisant passer 17 cordes de bois pour le prix de 10 cordes. Voilà ce que c'est pour un gouvernement d'exploiter une ligne de chemin de fer.

LE CHEMIN NE POUVAIT ÊTRE VENDU PLUS CHER.

Une autre objection que l'on a faite à la vente de notre ligne c'est que le gouvernement ne l'a pas vendue assez cher. Prenons les contrats et voyons si c'est bien le cas.

Prenons donc le prix stipulé avec le Pacifique pour la partie Ouest Ce prix est de $4.000,000. Il sera certainement obligé d'ajouter le montant de $250,000 pour améliorations du matériel roulant et de la voie en général, ce qui portera le coût à $4,-250,000.

A 5 p. ce capital porte un intérêt $212,-500. Disons qu'il faudra $10,000 par année pour frais d'organisation. Supposons que ces Messieurs se contentent d'un bénifice de 2½ pour cent sur leur capital ce qui fera $100,250. Voilà un total de $323,750 qu'il faudra retirer comme bénéfice de la section-Ouest seulement. C'est le moins que le chemin devrait donner à ces Messieurs qui ne l'ont certainement pas acheté dans le seul but d'être les agents du gouvernement, mais bien de l'exploiter et d'en retirer suffisamment pour payer ce qu'ils s'engagent à payer au gouvernement. Mais on dit : Pourquoi le gouvernement n'en fait-il pas autant ? " A cela je réponds : qu'une compagnie privée peut faire produire à une voie ferrée un bénéfice double de ce que pourrait atteindre l'exploitation du même chemin, faite par un gouvernement.

LA SECTION EST EST VENDUE AUSSI CHER QUE LA SECTION OUEST.

Bien que nous ne nous occupions que de la partie ouest du chemin, permettez moi, M. l'Orateur, de relever une autre inexactitude relative à la partie Est. On a dit :

" Le gouvernement provincial a vendu au syndicat du Pacifique 141 milles du chemin de fer Q. M. O. et O., pour quatre millions.

" Il vient de vendre à un autre syndicat, composé de M. Sénecal et d'autres amis du parti conservateur, 214 milles du même chemin pour quatre millions.

" Pourquoi cette différence ? Est-ce parceque M Sénécal et ses associés sont des partisans de M. Chapleau ? .....

" Tout d'abord la question se pose de savoir comment il se fait que cette section, longue de 214 milles, soit vendue juste le même prix que la section-ouest qui n'a que cent quarante et un milles ! "

C'est encore là une manière d'agir pour tromper le public, en faisant des calculs appuyés sur le mensonge. Mais prenons nos crayons et faisons donc de bonne foi, sincèrement, un calcul sérieux Il ne faut pas oublier qu'il y a d'abord la ligne principale qui a une grande valeur et des lignes d'embranchement qui ont une valeur moindre. Ainsi nous avons :

LIGNES PRINCIPALES

| | milles. |
|---|---|
| Aylmer à Montréal..... | 130 |
| Saint-Martin à Québec..... | 159 |

LIGNES SECONDAIRES

| | |
|---|---|
| St-Jérome à Ste-Thérèse..... | 11 |
| Branche Joliette ..... | 23½ |
| Branche de Berthier..... | 2½ |
| Branche des Piles..... | 27 |

Groupons ces chiffres par sections :

SECTION OUEST

| | |
|---|---|
| 130 milles à $29,753 du mille... | $3,867.890 |
| 11 milles à $12,000..... | 132,000 |
| Payé par le Pacifique..... | $4,000,000 |

SECTION EST

| | |
|---|---|
| 159 milles à $26,420 ..... | $4,200,780 |
| 27 milles, Piles, à $12,000..... | 324,000 |
| 26 milles, Joliette et Berthier (prix d'acquisition)..... | 176,000 |
| Payé par le syndicat..... | $4,700,000 |

Il n'y a donc qu'une différence de $3.000 par mille entre les deux sections, laquelle s'explique facilement si l'on compare les ponts de Hull, Gatineau, Buckingham, la Rouge, Lachute, Ste-Rose et St-Vincent aux ponts de Terrebonne, St-Maurice, Champlain et Ste-Anne et si l'on considère la valeur spéciale de l'entrée du chemin à Montréal et de l'installation aux casernes, toutes choses qui valent bien au moins $500,000 de plus. Aussi les ponts en fer de la Section Ouest ont 2,197 pieds de plus que ceux de la sectiou Est et en y fixant une moyenne de $90 par pied, l'une des sections coute $200,000 de plus que l'autre. Il faut y ajouter les mêmes montants pour différence dans la maçonnerie. On avouera que les travaux de l'extension à Montréal valent bien $200,000 extra.

On a aussi dit que le gouvernement faisait un cadeau de $5 000,000 à des spéculateurs. Le gouvernement avait déja donné par législation ces $5,000,000 et plus pour la construction de la ligne, si on tient compte de la valeur du Bloc A.

Voici ce que disait dans son rapport de 1872, M. Russell, agent des bois de la couronne pour la section d'Outaouais.

" Mon estimation approximative de la valeur actuelle du bloc A, dit-il, est ce $4,-229,606... mais on peut augmenter cette valeur jusqu'à $5,228,965. "

Les terres que nous avions données pour ces chemins valaient à elles seules, $5,000,-000, et la législature avait en outre voté $2,600,000 en argent. Comment après cela peut-on prétendre que le gouvernement ait fait une mauvaise affaire en vendant au prix de $8,000,000 ?

CES VENTES DÉGAGENT LA PROVINCE D'UNE DÉPENSE DE UN MILLIOM ET QUART.

J'en arrive à une objection qui peut se résumer en ces mots : " Les travaux à faire par les acquéreurs sur la ligne provinciale, ne donnent pas d'argent au gouvernement :

" Mais depuis quand les améliorations " faites par un acheteur sur la propriété " qu'il a acquise, mettent-elles de l'argent " dans le gousset du vendeur ? Depuis " quand est-ils permis à un homme sensé " de dire sans provoquer les risées : J'ai " vendu une terre $2,000, mais comme " l'acheteur doit y bâtir une maison de " $1,000, ma proprété se trouve en réalité " vendue $3,000.

Le gouvernement ne vend pas une terre il est vrai : c'est un chemin de fer qu'il vend : mais sur ce chemin de fer, il était obligé de dépenser $1,250.000 pour travaux immédiats. Les syndicats en achetant assument cette responsabilité. Nous avons des contrats actuellement signés pour une bonne partie de ces obligations, et si nous ne vendons pas, le trésorier sera obligé de charger son budget de tous ces montants ; car si nous gardons la ligne il nous faut absolument dépenser ce million et quart ; mais n'ayant pas d'argent pour payer ces travaux, le gouvernement les impose à son acheteur et se libère d'autant, car quelle différence y a-t-il à retirer soi-même un million et quart ou le faire payer par un autre pour soi ?

INSINUATIONS MALHONNÊTES.

Je ne voulais pas dans le cours de cette discussion laisser passer inaperçue une accusation atroce lancée contre les citoyens de Québec les plus honorés et les plus respectables. Ces hommes sont ceux qui font partie du syndicat de la section Est. On a essayé de faire croire que des hommes comme M. Ross, l'homme probablement le plus riche de la province, sinon du pays, et M. Withall, avaient été priés de faire partie du syndicat, et que c'est moi qui les ai décidés à en faire partie, en leur offrant des avantages pécuniaires. Je voudrais voir M. Ross entendre dire qu'un millionaire comme lui a fait de la politique parce qu'il a eu une entrevue avec le Premier Ministre. J'aimerais que ce monsieur entendit dire qu'il est entré dans le syndicat dans un but vénal pour sauvegarder, par des moyens indus, les intérêts qu'il peut avoir dans le chemin du lac Saint-Jean.

M. Ross m'a dit à moi : " J'ai des capi-" taux, mais ne croyez pas que j'entre dans " cette entreprise, parceque c'est une en-" treprise industrielle capable de me rap-" porter de grands bénéfices. Je ne le fais " pas pour cette raison ; mais j'ai pensé " qu'en entrant dans le syndicat, je pour-" rais faire du bien à cette ville, à ce dis-" trict et à cette Province." C'étaient là des paroles empreintes du plus pur patriotisme.

Moi aussi, monsieur l'Orateur, je voudrais réveiller Québec qui dort depuis

plusieurs années, et je crois que le syndicat que nous avons formé aura l'effet que nous désirons,—car je le crois composé d'hommes de cœur, d'hommes entreprenants et de capitalistes qui ne se laisseront pas effrayer par des blagueurs, et qui agiront comme de bons citoyens travaillant pour leur pays et leur ville.

RESPONSABILITÉ QUI PÈSE SUR LE GOUVERNEMENT.

M. l'Orateur, je l'ai déjà dit, je veux laisser de côté les récriminations qui pourraient être faites contre les administrations précédentes,au sujet de la politique ou de l'exploitation du chemin de fer. C'est ce que nous avons voulu en disposant de ce chemin, et mes collègues et moi, nous sentons en ce moment l'immense responsabilité qui pèse sur nous. Nous avons à soumettre à votre approbation l'affaire la plus importante qui se soit présentée devant cette Honorable Chambre depuis la confédération. Le sort et l'avenir de notre Province sont attachés à cette question. Les gens qui ne pensent qu'à entasser des billets de banque dans leurs coffres, les caractères qui suintent la vénalité,ces gens qui ne songent qu'à leurs intérêts personnels, et qui n'estiment leurs semblables qu'en autant qu'ils sont favorisés de la fortune,cette classe d'hommes,M. l'Orateur, n'est point faite pour apprécier une mesure comme celle que nous traitons dans le moment. Mais le gouvernement, lui, qui sent et apprécie toute la responsabilité qui lui incombe en ce moment et qui comprend que le devoir devant lequel il se trouve le rehausse et le grandit,—le gouvernement, dis-je, a voulu envisager cette grande mesure au point de vue de l'intérêt du pays, et se mettre au-dessus de toutes ces considérations mesquines de parti ou d'intérêts personnels. Ah! M. l'Orateur, la richesse et l'argent ; c'est beau, comme moyen, peut-être, mais, enfin, c'est bien petit pour les gens qui pensent au-delà de leurs intérêts personnels, ceux qui, comme nous, sont à la tête d'un gouvernement et ministres du pouvoir savent se mettre au-dessus d'aussi mesquines considérations. Heureusement pour l'intérêt de notre peuple, heureusement pour ce beau système constitutionnel qui nous régit, heureusement, dis-je, que dans le fonctionnement de ce système, presque toujours ceux qui ont été chargés de l'appliquer s'en sont tirés sans y laisser des lambeaux de leur honneur et de leur réputation.

On m'a accusé d'être ambitieux : j'ai une ambition, M. l'Orateur, j'ai l'ambition de travailler pour mon pays, afin qu'on puisse dire de moi dans l'avenir : " Il a fait quelque chose pour son pays. Il est mort pauvre, mais il a travaillé. Il s'est fait un nom et il a grandi la province qu'il a dirigée quelque temps." Oui, je veux arriver à cela, et ce n'est pas une mauvaise ambition, que je sache. J'ai travaillé pendant vingt-trois ans pour mon pays, et si j'ai oublié de travailler pour moi, je remercie la Providence de m'avoir mis en état de l'oublier. Tout ce que j'ai pu donner de ma force, de mon énergie et même de ma santé, à mon pays, je le lui ai donné de grand cœur, sans arrière pensée, et n'attendant ma récompense que dans le sentiment d'avoir fait du bien

LA DISCIPLINE DANS LE PARTI.

Monsieur l'Orateur, si la direction du parti conservateur pèse en ce moment sur mes épaules,je ne suis pas sans en éprouver péniblement la responsabilité. C'est lorsqu'on voit quelqu'un de ses amis se détacher de cette forte et puissante phalange que la douleur empoigne le cœur et que l'on souhaiterait n'être pas à ce poste gênant. Est-ce ma faute ? est-ce la faute du parti ? Voilà la première impression qui jaillit et qui s'impose. " Peut-être n'ai-je pas l'habileté nécessaire pour diriger mon parti," suis-je obligé de me dire souvent quand je vois poindre un mécontentement. "Ou peut-être que je ne contrôle pas assez les tendances ou les aspirations de mes partisans " ai-je parfois à me dire ; car je ne suis ni infaillible, ni impeccable. Mais ce que je sais c'est que j'ai pour le moment la responsabilité des destinées de ma Province et que si j'ai eu le courage de l'accepter je dois avoir le courage d'y faire face. La tâche est lourde, trop lourde et je l'aurais fui si ma conscience ne m'avait pas crié que la fuite est une lâcheté. La situation est grave ; mais je n'ai pas lieu de me décourager. J'ai reçu des consolations au milieu de ces épreuves. Mes compatriotes ne m'ont pas donné d'approbations équivoques et le verdict du 2 décembre dernier sera ma boussole. Le peuple a voté confiance en moi ; c'est pour lui que je travaille et que je lutte. Je suis dans le parti par le parti pour mon pays. Mais le parti, M. l'Orateur, c'est un être compliqué et difficile. Il réunit bien des éléments distincts.

Il y a les hommes qui croient, qui ont confiance.

Il y a les hommes d'actions, ardents, dévoués dans la bonne comme dans la mauvaise fortune.

Mais il y a aussi les metteurs en scène, les officieux, les poseurs, tous ces incapables pleins de fatuité qui représentent la mouche du coche.

Il y a les rongeurs qui grugent çà et là chaque fois que l'occasion leur offre la chance d'un coup de dent, et qui vont furetant partout en quête de quelque bonne curée.

Il y a les tireurs de ficelles, les intrigants, les envieux, les jaloux, les impuissants. Ce ne sont pas mes adversaires que je crains;ce sont ceux-là. Ils ont leur entrée partout ; ils portent la livrée du parti ; mais le scrupule ne les atteint pas. Pour eux la trahison n'est rien ; ils ne visent qu'aux expédients. L'on s'étonne quelquefois de voir surgir tout à coup un mouvement dans des sphères où l'on s'y attendait le moins. On regarde, on interroge, on s'étonne, on s'inquiète ; voilà une commotion dans l'opinion. On ne sait pas pourquoi ; on ne sait pas d'où ça vient ; mais la commotion est là et le mouvement s'accentue ; les plus dévoués protestent, l'irritation commence. L'opinion se soulève et devient incontrôlable. On se demande : " Mais d'où vient donc cette révolte ? "

Tous les mécontents sont du même parti, du parti de la révolte, de la vengeance, de la destruction.

Un homme important se sépare de ses amis ; on s'étonne, on cherche les motifs qui ont pu le pousser à briser ainsi avec un parti dont il était un des chefs. Inutile de scruter ses motifs ; il a été lui-même la victime inconsente de ces intrigants qui sont les chancres de leur parti ; il est la victime de ces gens dont l'ambition veille toujours, haineuse, épiant l'occasion de se venger. Ces gens là vont sonnant la trompette et tâchent de soulever les masses. Vous les verrez convoquer des assemblées, et grâce à leurs menées sourdes et perfides, les partisans les plus dévoués à un parti commençent à douter de leurs chefs sans pouvoir se rendre compte de leurs doutes ; souvent ces intrigants, ces désappointés réussissent à susciter une révolte, et si la main vigoureuse du chef ne vient pas réprimer ce commencement d'insubordination, adieu la discipline ! Vous pouvez vous attendre à une catastrophe, à un bouleversement qui ébranleront jusque dans ses bâses le parti le plus solidement assis. Et quand la tempête s'apaise et que le calme renait, on se demande avec étonnement : comment se fait-il que nous nous soyions laissés tromper aussi naïvement ? A quel propos toute cette excitation, ces récriminations, ces doutes, cette méfiance, cette trahison enfin ? Demandez le à cet intrigant qui a soufflé le chaud et le froid dans les rangs du parti ; il vous répondrait, s'il pouvait être franc, que sa haine et son ambition personnnelles l'ont poussé à trahir son parti.

Sur qui retombe la responsabilité de ce bouleversement ? Sur les naïfs, sur les empressés, sur les honnêtes gens qui, sans compétence et sans mission s'imaginent dans ces moments qu'ils devraient tout réformer.

DeBonald a dit quelque part que les très-honnêtes gens et les drôles faisaient les révolutions, les uns, par méchanceté et par audace, les autres par crédulité et timidité. Si on laissait à ceux qui ont la responsabilité de découvrir l'origine du mal le soin de la découvrir et d'y remédier, on parviendrait vite à le détruire ; mais la mêlée commencée ; on s'expose à blesser des amis et ce n'est que lorsque le mal est fait qu'on voit la futilité du combat. Il est trop tard ; les ruines sont là, les haines survivent et les partis politiques restent divisés et affaiblis.

Et les faiseurs rient sous cape, rêvant une autre échafourrée.

Les rats ont trouvé du butin quelque part ; les tireurs de ficelles ont fait placer quelques créatures ; les impuissants ont régné un jour ou ont prolongé d'un jour leur empire usurpé.

M. l'Orateur, j'ai déjà passé à travers tout cela ; j'y passe encore en ce moment. Je ne crains pas, parceque je n'ai rien à me reprocher, et que j'ai eu pour mon parti tout ce qu'il m'était possible d'avoir de sollicitude et de dévouement. Je me rappelle les mauvais jours de 1874 et les regards de défiance que l'on m'adressait lors de l'affaire des Tanneries. J'aurais pu ressentir l'injustice criante dont j'étais alors l'objet.

J'aurais pu me plaindre et donner une forme imposante à ma plainte. J'étais maltraité, soupçonné, ostracisé. J'ai dû passer par une phase si brûlante et qui m'a tant fait souffrir que j'ai au moins le droit de constater que j'aurais pu recourir pour ma propre défense à ces cabales et à cette obstruction que des amis, des anciens amis, organisent aujourd'hui sans raison contre moi. J'ai cru qu'il valait mieux, pendant même que j'étais la victime, non pas d'une enquête, mais d'une persécution, de chercher ma vengeance dans ma fidelité. Il y a des moments où les susceptibilités personnelles fermentent et l'emportent sur le sentiment du devoir. J'ai fait de mon mieux pour étouffer le ferment que tant d'imputations injustes sollicitaient. Et ce ne furent pourtant pas les occasions qui me manquèrent. Pendant la session de 1875, le sort du gouvernement de Boucherville fut longtemps entre les mains de mon ancien chef, l'Honorable M. Ouimet et entre les miennes. L'Honorable député pour Brome, maintenant mon collègue, le

Solliciteur-Général, avait soumis à la chambre une motion rappellant les engagements du ministère précédent envers certains chemins de fer. Le gouvernement De Boucherville ne désirait pas reconnaître ces promesses et les membres de l'ancien gouvernement ne désiraient pas d'un autre côté voir leur parole répudiée. Et telle était la crise du moment que les ministres du jour songeaient déjà au déménagement. Un mot de l'Honorable M. Ouimet et la majorité de la chambre nous suivait contre un gouvernement qui semblait, comme je l'ai dit, mettre de la persécution dans son enquête des Tanneries. M. l'Orateur, nous n'étions pas et nous n'avons jamais été de l'école de la vengeance ou de la jalousie. Avant l'existence d'un gouvernement peu sympathique, avant la satisfaction de nos légitimes ressentiments, nous faisions passer l'intérêt du parti. Le gouvernement c'était le parti et pour nous c'était tout dire. Aussi, nous n'hésitons pas à profiter d'un prétexte plausible et mettant notre honneur à l'abri pour sauver la situation et laisser la vie au gouvernement. Telle avait été la vengeance de l'un de mes prédécesseurs qui aurait pu nourir l'espoir en faisant tomber le gouvernement de reprendre le poste que des défections lui avaient fait perdre injustement.

Quant à moi, l'avenir m'offrit aussi ma vengeance. Mon honorable ami, le chef de la gauche, et qui était encore alors le chef de la gauche, venait de lancer un défi chevaleresque, défi accepté avec un égal sentiment de courage par le chef du cabinet. Le tournoi devait se tenir à Ste. Croix où il eut lieu. Le chef de mon parti me fit l'honneur de songer à moi. Je ne me demandai pas de quelle manière l'on avait songé à moi dans la conduite de l'enquête ; je ne vis dans cette invitation que la voix du parti me demandant un service. Je m'y rendis, et je ne cacherai pas que c'est moi qui eus à supporter, cette fois-là, la chaleur du jour. Et l'un des meilleurs souvenirs de ma vie, l'un de ces souvenirs qui recomfortent et font du bien, ce sera d'avoir pu rendre service à qui m'avait maltraité.

Je ne rappelle pas ces incidents pour rappeller une échéance et paraître insister sur un règlement de compte. Non, M. l'Orateur, je veux que mon gouvernement soit jugé sur sa politique et ses actes mais je ne veux pas que dans le simple but de faire du mal on dénature cette politique et ces actes.

Je ne mendie pas du sentiment en notre faveur. Mais je veux rappeller tout simplement cette grande et essentielle vérité que la discipline du parti s'applique indistinctement à tous les membres du parti et dans toutes les phases de leur carrière. Quand on a su ce qu'elle valait, lorsqu'on avait le droit de l'imposer, on doit d'autant mieux en connaître le prix lorsqu'on est dans le cas de la pratiquer. Nous sommes dans une de ces positions où le parti pose ses exigences. Nous sortons des élections avec une majorité forte et bien prononcée ; nous avons une politique vigoureuse à faire prévaloir ; nous avons les finances à refaire ; nous avons une province à sauver et nous demandons à notre parti de la sauver. Nous, gouvernement, nous assumons cette grande responsabilité de promettre le salut à la Province de Québec et je ne pense pas que ce soit le temps pour un autre élément ou pour une section du parti mal disposée de jeter dans la discussion un élément de discorde.

Je le dis sans crainte, M. l'Orateur, mes collègues et moi, nous avons gagné nos éperons ; nous avons travaillé, nous avons lutté ; assez travaillé et assez lutté pour arriver à la brillante victoire du 2 décembre ; assez travaillé et assez lutté pour réunir dans cette enceinte une députation forte, intelligente, patriotique et qui nous honore de sa confiance. Et, retranché derrière ce rempart de l'approbation du peuple, je le dis énergiquement et hautement : Sil nous reste une rude tâche à accomplir, il reste aussi des devoirs aux autres, et c'est au nom du grand et beau parti conservateur que je réclame en ce moment de tous leur part de service et de devoir.